Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

6-7-27 OCR

INFORMATION REPORT INFORMATION REPORT

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY

This material contains information affecting the National Defense of the United States within the meaning of the Espionage Laws, Title 18, U.S.C. Secs. 793 and 794, the transmission or revelation of which in any manner to an unauthorized person is prohibited by law.

S-E-C-R-E-T

50X1-HUM

COUNTRY USSR/East Germany

REPORT

SUBJECT Aeronautical Information Guides for the USSR and East Germany

DATE DISTR. 26 May 1961

NO. PAGES 1

REFERENCES RD

DATE OF INFO.

PLACE & DATE ACQ.

50X1-HUM

SOURCE EVALUATIONS ARE DEFINITIVE. APPRAISAL OF CONTENT IS TENTATIVE.

documents giving air traffic information for Soviet and East German airfields

50X1-HUM

50X1-HUM

a. Amendments Nos. 8-13 of the Aeronautical Information Guide of the USSR /temporary/. These documents, which were prepared by the General Department of the Civil Air Fleet under the Council of Ministers of the USSR, provide information for the efficient operation of civil aircraft on airways over Soviet territory. The documents are written in Russian and English.

b. USSR NOTAM Nos. A 1/61, A 2/61, and A 3/61. These documents provide Soviet aeronautical regulations and flight rules for foreign civil aircraft in the USSR. The information is given in English and Russian and was prepared by the General Department of the Civil Air Fleet under the Council of Ministers of the USSR.

c. East German NOTAM Nos. A 01-02 and 03-04. These documents give necessary information to foreign civil aircraft using Berlin/Schoenefeld, Dresden, and Barth airfields. The documents are in English.

d. East German Lufthansa Summary of NOTAMS Class one of 1 March 1961, and East Germans NOTAM No. 06 of 2 March 1961. The latter provides information to foreign civil aircraft using Leipzig airfield. Both documents are written in English and German.

50X1-HUM

S-E-C-R-E-T

STATE	X	ARMY	X	NAVY	X	AIR	#X	NSA	X	FBI		OCR	X	NIC	X

(Note: Washington distribution indicated by "X"; Field distribution by "#".)

INFORMATION REPORT INFORMATION REPORT

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

SECRET

50X1-HUM

GENERAL DEPARTMENT OF CIVIL AIR FLEET
UNDER THE COUNCIL OF MINISTERS OF USSR

AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE
S.A.I.

Aeronautical Information Guide
of USSR/temporary/

Amendment № 13
March 22 1961.

1.Destroy the following pages

AGA 2-1 20.03.60
AGA 2-2 20.03.60
AGA 2-3 20.03.60
AGA 2-4 20.03.60
AGA 4-1 20.03.60
AGA 4-4 20.03.60
AGA 4-5 20.03.60
AGA 4-6 20.03.60
AGA 4-7 20.03.60
COM 1-1 10.10.60
COM 1-2 10.10.60
COM 1-3 15.12.60
COM 1-4 10.10.60
COM 1-6 10.10.60

Insert new pages

AGA 2-1 28.02.61 61127
AGA 2-2 28.02.61 61128
AGA 2-3 28.02.61 61130
AGA 2-4 28.02.61 61131
AGA 4-1 11.02.61 61109
AGA 4-4 11.02.61 61107
AGA 4-5 06.02.61 61078
AGA 4-6 01.02.61 61102
AGA 4-7 11.02.61 61106
COM 1-1 13.03.61 61165
COM 1-2 13.03.61 61166
COM 1-3 13.03.61 61167
COM 1-4 13.03.61 61168
COM 1-6 13.03.61 61170

2. Destroy following pages:

AGA 4-3 20.03.60

3.Insert following changes:

Page AGA 6-4 overleaf item 7.2.1 line 4 from below write down course angle of r/station 230° instead of 238°.

Page COM 1-5 Minsk below LIM"G" write down item 2 KGSP,LOC, GP;item 6 opposite LOC write down freq 110,3 mc/s,opposite GP freq 335 mc/s,item 11 opposite KGSP-300°.

Page COM 1-7 Riga below LIM"W" write down item 2 Radar system, item 11 write down 145/325° and 176/356°.Riazan below TWR write down item 2 Radar system,item 11 - 064-244°.

Overleaf Hust in item 9 destroy O/R.

SECRET

50X1-HUM

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1
50X1-HUM

КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ И ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ
MOSCOW/VNUKOVO/
BRIEF DESCRIPTION AND FLIGHT RULES

I. Описание аэродрома

I.I. Аэродром Внуково расположен в 28 км юго-западнее центра г. Москвы.

Контрольная точка - центр аэродрома имеет высоту над уровнем моря +204м.

Магнитное склонение +8°.

I.2. На аэродроме имеется две ВПП: с МК= 62-242° /06/24/ и I6-I96° /02/20/.

I.3. ВПП 06/24 имеет размер 3000х80м.

Превышение порога ВПП 06 над уровнем моря +I93м, а порога ВПП - 24 + 206 м.

I.4. ВПП 02/20 имеет размер 3050х60м.

Превышение порогов ВПП 02 и 20 над уровнем моря +193 м.

2. Препятствия

2.I. В районе аэродрома имеются следующие препятствия:

2.I.I. Служебное здание на расстоянии I000м азимут 35° высотой 45 м.

2.I.2. Здание аэровокзала на расстоянии I000м азимут 40° высотой 25 м.

2.I.3. Кирпичная труба на расстоянии 2000м азимут 40° высотой 30м.

2.I.4. Здание МГУ на расстоянии 20км азимут 56° высотой 237 м.

2.I.5. Водонапорная башня на расстоянии 4км азимут 80° высотой 40м.

2.I.6. На восточной части аэродрома, южнее порога ВПП 24 на расстоянии 250м здание высотой I2м.

2.I.7. Служебное здание между 6 и 7 рулежными дорожками южнее ВПП 06/24 на расстоянии 200м высотой I0 м.

2.I.8. Тригонометрическая вышка на расстоянии 70км, азимут 2I6° высотой 280м.

2.I.9. Кирпичная труба на расстоянии I4км азимут 250° высотой 40м.

2.I.I0. В западной части аэродрома ангары высотой 40м.

2.I.II. Радиомачты на расстоянии I7 км азимут 265° высотой II0м.

2.I.I2. Радиомачты на расстоянии 3км азимут 285° высотой 40м.

2.I.I3. Радиомачта на расстоянии 5км азимут 295° высотой 55 м.

1. Aerodrome directory.

1.1. Vnukovo aerodrome is located 28 km SW of the centre of Moscow city.

Location of reference point: centre of ae aerodrome. Elevation /reference point/:+204 m MER. Variation + 8°.

1.2. There are two runways: 62-242° M /06/24/ and 16-196° M /02/20/.

1.3. Runway 06/24 dimensions: 3000x80 m.

Elevation /runway threshold 06/:+193 m MER /runway threshold 24/:+206 m MER.

1.4. Runway 02/20 dimensions: 3050x60 m.

Elevation /runway threshold 02/20/: +193 m MER.

2. Aerodrome obstructions

2.1. There are the following obstructions within the area of aerodrome:

2.1.1. Administration building at 1000 m from aerodrome, 35° TRUE, height 45 m.

2.1.2. Terminal building at 1000 m, 40° TRUE, height 25 m.

2.1.3. Chimney at 2000 m, 40° TRUE, height 30 m.

2.1.4. Moscow state university building at 20 km, 56° TRUE, height 237 m.

2.1.5. Water tower at 4 km, 80° TRUE, height 40 m.

2.1.6. Building on east side of aerodrome 250 m S of runway threshold /24/, height 12 m.

2.1.7. Administration building between taxyways 6 and 7, 200 m S of runway 06/24, height 10 m.

2.1.8. Meteorological tower at 70 km, 216° TRUE, height 280 m.

2.1.9. Chimney at 14 km, 250° TRUE, height 40 m.

2.1.10. Hangars on W side of aerodrome, height 40 m.

2.1.11. Radio masts at 17 km, 265° TRUE, height 110 m.

2.1.12. Radio masts at 3 km, 285° TRUE, height 40 m.

2.1.13. Radio masts at 5 km, 295° TRUE, height 55 m.

NOFORN CONTROL

Аэрофлот САИ 28.02.6I № 6II27

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

50X1-HUM

2.I.I4. В северо-западной части в секторе стоянок самолетов прожекторные установки высотой 23м.

2.I.I5. Здание на расстоянии I500м азимут 25° высотой 25м.

2.I.I6. В районе перрона прожекторные установки высотой 23м.

Высота препятствий и азимуты даны относительно контрольной точки аэродрома.

2.I.I7. В полосе подхода на посадку с МК=62° мачты ДПРМ высотой 28м и мачты БПРМ высотой I3м от уровня порога ВПП 06.

2.I.I8. В полосе подхода на посадку с МК=242° на расстоянии 2200м от порога ВПП 24 овраг глубиной до 50м.

2.I.I9. В полосе подхода на посадку с МК=I6° на расстоянии 250м от порога ВПП 02 овраг глубиной до I0м, а на расстоянии I400м лес высотой до 20м.

2.I.20. В полосе подхода на посадку с МК=I96° на расстоянии I70м от порога ВПП 20 мачта КРМ высотой 2м, а на расстоянии I200м овраг глубиной до 33м и мачты ДПРМ высотой 23м от уровня порога ВПП 20.

3. Радио и светотехническое оборудование

3.I. На аэродроме имеются следующие радио и светотехнические средства:

3.I.I. Четыре системы ОСП и КГСП для пробивания облачности и захода на посадку с посадочными курсами 62°, 242° и I6°, I96°.

3.I.2. Радиолокационная система посадки /РСП/ для руководства полетами самолетов с первого и второго нижних эшелонов /900-I200м/ и вывод самолетов на посадку с посадочными курсами 62°, 242° и I6°, I96°.

3.I.3. УКВ радиопеленгаторы, расположенные в центре аэродрома.

3.I.4. Система ИЛС с МКпос=I96°.

3.I.5. Командные УКВ радиостанции для руководства полетами в Московской Зоне и в районе аэродрома.

КВ радиостанции для руководства движением рулящих самолетов на аэродроме и как резерв при отказе на самолете УКВ радиостанции.

3.I.6. Световое оборудование с магнитными курсами 242°, 62°, I96° и I6°, состоит из огней высокой интенсивности типа бегущая молния.

2.1.14. Flood light inetallations on NW side of aerodrome in the area of parking place height 23 m.

2.1.15. Building at 1500 m, 25° TRUE, height 25 m.

2.1.16. Flood light installations in the area of apron, height 23 m.

Height of obstructions and bearing are related to the aerodrome reference point.

2.1.17. LOM masts height 28 m and LIM masts height 13 m above the runway threshold /06/ level in the approach to land area, 62° M

2.1.18. Ravine up to 50 m deep in the approach to land area, 242° M at 2200 m from threshold of runway 24.

2.1.19. Ravine up to 10 m deep in the approach to land area, 16° M, at 250 m from threshold of runway 02 and a wood at 1400 m, height up to 20 m.

2.1.20. Localiser masts, height 2 m, in the approach to land area, 196° M at 170 m from threshold of runway 20, ravine up to 33 m deep and LOM masts, height 23 m above the level of runway threshold /20/ at 1200 m from threshold of runway 20.

3. Radio and lighting system facilities.

3.1. There are the following radio and lighting system facilities at aerodrome:

3.1.1. Four systems each of which consists of 2 NDB's and localiser-glide path to break clouds and land 62°,242° M and 16°, 196° M.

3.1.2. Radar landing system to guide the flights of aircraft at 900 and 1200 m as well as to bring an aircraft for landing with 62°, 242° M and 16°, 196° M.

3.1.3. VDF's located in the centre of aerodrome.

3.1.4. ILS system with 196° M.

3.1.5. VHF radio towers for guidance of flights in the Moscow TMA and in the aerodrome area.

HF radiostations to guide the movements of taxying aircraft at aerodrome and as reserve in the event of VHF radio failure in aircraft.

3.1.6. Lighting system equipment with 242° M, 62°, 196° and 16° M. Lights are of high intensity of running lighting type.

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1 0X1-HUM

4. Район аэропорта

4.I. При полетах по прямоугольному маршруту экипажи должны проявлять максимальную осмотрительность, т.к. в районе аэропорта расположены другие аэродромы, на которых могут производится полеты.

4.2. Для ожидания очереди на посадку установлены четыре зоны ожидания, которые привязаны к дальним приводным радиостанциям каждого курса посадки.

Зона ожидания № I с МК=242°

Зона ожидания № 2 с МК=62°

Зона ожидания № 3 с МК=I96°

Зона ожидания № 4 с МК=I6°.

4.3. Одновременно используется одна из указанных выше Зон ожидания в соответствии с посадочным курсом.

Полеты в Зонах ожидания №№ I, 2, 4 выполняются по левому прямоугольному маршруту, а в Зоне № 3 по правому прямоугольному маршруту.

4.4. В Зонах ожидания самолеты эшелонируются по высотам через 300м до высоты 6000м, а на высотах свыше 6000м через I000м по высотомеру, шкала давления которого установлена на деление 760 мм ртутного столба.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ: Пользование Зоной ожидания № 3 для самолетов с ТРД и ТВД производится по указанию диспетчерской службы аэродрома Внуково.

5. Подход к аэродрому и полеты в районе аэропорта

5.I. Полеты в визуальных условиях.

5.I.I. Заход на посадку в визуальных условиях производится по прямоугольному маршруту на высоте 300м для поршневых самолетов и 400м для реактивных самолетов.

При посадке с магнитными курсами I6°, 62° и 242° полет выполняется с левым разворотом, а с магнитным курсом I96° с правым разворотом. Высота полета отсчитывается по давлению над уровнем аэродрома.

5.2. Подход к аэродрому осуществляется на заданных диспетчерской службой эшелонах строго по указанным на схемах маршрутам. Отклонение от маршрута полета в Зоне аэродрома Внуково ЗАПРЕЩЕНО.

5.3. Всякое изменение маршрута и высоты полета может быть сделано только с разрешения диспетчерской службы.

4. Airport area.

4.1. When flying on rectangular route pilots should display the maximum caution because cause in the area of airport there are other aerodromes at which flights can be performed.

4.2. To perform holding procedures and to wait for its turn to land, four holding areas are established wich are under the control of locators outer for each course of landing.

Holding area № 1, 242° M

Holding area № 2, 62° M

Holding area № 3, 196° M

Holding area № 4, 16° M.

4.3. At one time only one of the above mentioned holding areas may be used in accordance with the course of landing.

Flights in holding areas №№ 1,2,4 are executed on left rectangular route and in holding area № 3 on right rectangular route.

4.4. When flying up to 6000 m the vertical separation between aircraft at 300 m within holding areas and 1000 m when flying above 6000 m according to the standard altimeter setting system based on the use of an altimeter set to 1013,2 mbs /760 mm mercury/.

WARNING : The holding area № 3 will be used by turbo-jet and turbo-prop aircraft in compliance with the instructions obtained from Vnukovo control service.

5. Approach to aerodrome and flights in the area of airport.

5.1. Flights in visual conditions.

5.1.1. Approach to land in visual conditions will be performed on rectangular route at 300 m for piston aircraft and at 400 m for jet aircraft.

When landing 16°, 62° and 242° M the flight is performed with left turn, and when landing 196° M - with right turn. The flight height is counted above the aerodrome level /QFE/.

5.2. Approach to aerodrome will be executed at flight levels assigned by control service in strict accordance with routes laid down on charts. It is forbidden to deviate from the flight route in the ZONE of Vnukovo aerodrome.

5.3. Every change of route and altitude may be made only with ATC clearance.

Аэрофлот САИ 28.02.6I № 6II28

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1
50X1-HUM

SECRET
NOFORN CONTROLLED CONTROL

5.4. При входе самолетов в диспетчерскую зону Внуково экипажи обязаны держать связь по радио с диспетчерской службой "Внуково-подход" и получать дальнейшие указания по полету.

6. Посадка поршневых самолетов

6.I. Заход на посадку производится с первого и второго эшелонов /900-I200м/ по малому левому или правому прямоугольным маршрутам. Снижение производится по давлению от уровня аэродрома. Время полета после первого разворота до начала второго 45 сек. Третий разворот выполняется при КУР=240°-I20°, четвертый разворот - на высоте 300м при КУР=285°-75°. Дальнейшее снижение производится с посадочным курсом с расчетом пролета ДПРМ на высоте 200м, БПРМ - 60м./С МКпос=I96° пролет ДПРМ на высоте I80м, БПРМ - 50м/.

6.2. Повторный заход осуществляется на высоте 300м с последующим аналогичным построением маневра захода на посадку.

6.3. При необходимости производства внеочередной посадки из зоны ожидания поршневых самолетов командир экипажа обязан доложить на КДП. При даче экипажу разрешения на внеочередной выход диспетчер КДП обязан сообщить ему высоту нижнего эшелона, до которого он должен снижаться. Получив от КДП разрешение на внеочередной выход, командир корабля продолжает полет по малому прямоугольному маршруту на заданном эшелоне до момента пролета дальней приводной радиостанции. После пролета ДПРМ самолет следует с посадочным курсом в течение одной минуты без снижения, затем с этим же курсом снижается с вертикальной скоростью 4м/сек до высоты $H_{разворота} = \frac{Hвых+Hисх.}{2}$

После разворота экипаж выполняет полет по прямоугольному маршруту с последующим снижением до высоты нижнего эшелона и с разрешения КДП переходит на связь с аэродромной диспетчерской службой посадки, от которой получает условия посадки. Установив на высотомере давление от уровня аэродрома, выполняет дальнейшее снижение, заход и расчет на посадку.

7. Посадка самолетов с ТРД и ТВД

7.I. Пробивание облаков и заход на посадку производится методом левого прямоугольного маршрута, а при посадке с МК=I96° методом правого прямоугольного маршрута.

5.4. Pilots of aircraft entering in Vnukovo control zone, should maintain radio communication with control service "Vnukovo Approach" and receive further instructions concerning the flight.

6. Landing of piston aircraft.

6.1. Approach to land procedure is commenced at 900 or 1200 m and performed on small left or right rectangular route. The descent is executed according to QFE. The flight between turn on to cross-wind leg and down-wind leg is conducted during 45 secs. The turn on to base leg is performed when the course angle is 240°-120°, the turn on to final leg is performed at 300 m when the course angle is 285°-75°. The further descent is conducted on heading of landing so as to pass over LOM at 200m over LIM at 60 m./Heading of landing=196° M pass over LOM at 180 m, over LIM at 50 m/.

6.2. The missed approach procedure is executed at 300 m with the further similar approach to land procedure.

6.3. In case an extraordinary landing is necessary for piston aircraft which is within the holding area, the pilot-in-command should report the operator about it. When the pilot-in-command is cleared to land, the operator should advise him the height of lower flight level up to which he should descend. On receiving the permission for the extraordinary leaving , the pilot-in-command should continue to fly at the assigned flight level on small rectangular route until passing over LOM. After passing over LOM, aircraft proceeds on heading of landing for one minute without descent, then on the same track descends 4m/sec till $H_{turn} = \frac{Hleaving+Hlower\ fl.lev./900\ or1200m/}{2}$

After turning pilots execute the descent flight on rectangular route up to the lower flight level and under clearance obtained from Control TWR maintain radio communication with TWR and receive conditions of landing. Set the altimeter to QFE, pilots performe further descent and approach to land procedure.

7. Landing of turbo-jet and turbo-prop aircraft.

7.1. Cloud break and approach to land procedure are conducted by means of the left rectangular route. Landing on a track of landing

SECRET NOFORN CONTROLLED CONTROL

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1
50X1-HUM

SECRET
NOFORN CONTINUED CONTROL

7.2. После пролета ДПРМ самолет снижается с посадочным курсом в течение двух минут с МКпосадки=I96°-242°, Iмин30сек с МКпос.=62° и I минуту с МКпосадки=I6° до высоты 2800м. По достижении высоты 2800м производится левый или правый разворот на I80° со снижением,строго выдерживая режим - скорость V=500км/час, крен 20°, вертикальная скорость снижения не менее I0 м/сек. По окончании разворота высота должна быть I200м /второй эшелон/. С разрешения КДП переходит на связь с аэродромной диспетчерской службой посадки, от которой получает условия посадки. Установив на высотомере давление аэродрома, продолжает полет по прямоугольному маршруту с пролетом траверза ДПРМ на высоте 400м. По достижении КУР=240°-I20° выполняется третий разворот с креном 20°.

Четвертый разворот выполняется при КУР=290°-70° на высоте 400м, после чего продолжает снижение с посадочным курсом с расчетом пролета ДПРМ на высоте 200м, БПРМ на высоте 60м. /С МКпос=I96° высота пролета ДПРМ I80м, БПРМ 50м/.

7.3. Повторный заход производится на высоте 400м с последующим построением аналогичного маршрута для захода на посадку.

8. Выход поршневых самолетов

8.I. После взлета с любым курсом экипаж набирает по прямой высоту 200м и переходит на связь с КДП.

8.2. Перестановка барометрической шкалы высотомера с величины атмосферного давления аэродрома взлета на стандартное давление /760мм ртутного столба/ производится после взлета и набора истинной высоты полета не менее 400м над уровнем аэродрома.

8.3. При взлете поршневых самолетов с МК=I96° и МК=242°.

8.3.I. Самолеты следующие в направлении на ОПРС Осташево после взлета с МК=I96° и набора высоты по прямой 200м с правым разворотом на 90° следуют Iмин30сек, после чего с набором высоты 900-I500м выходят на ОПРС Опалиха и далее как указано в п.3.I.3. правил Московской Воздушной Зоны.

8.3.2. При взлете с МК=242° самолеты с правым разворотом выходят на ОПРС Опалиха. Дальнейший полет и набор высоты производится согласно п.3.I.3 правил Московской Воздушной

196° M is conducted by means of the right rectangular route.

7.2. After passing over LOM,aircraft descends on headings of landing 196° and 242° M for 2 minutes, on heading 62° M for 1,5 minutes and on heading 16° M for 1 minute to 2800 m, then while descending aircraft turns left or right at 180° strictly adhering to the procedure of descending speed 500 km p.h. angle of bank 20° rate of descent 10 m/sec. On completition of the turn the altitude should be 1200 m /second level/. By the permission of TWR pilots make contact with starting commanding point and receive conditions of landing. Set the altimeter to the pressure of the aerodrome, they continue to fly on rectangular route. Overhead abeam LOM at 400 m. When the course angle is 240°-120° the turn on to base leg is made with heeling 20°. When the course angle is 290°-70° the turn on to final leg is made at 400 m. Descending on heading of landing is made so as to pass over LOM at 200 m and over LIM at 60 m./ Heading of landing=196° M pass over LOM at 180 m and over LIM at 50 m/.

7.3. Missed approach is conducted at 400m on the same approach to land route.

8. Departure procedure for piston aircraft

8.1. After take-off on any heading climb straight to 200 m and make contact with TWR.

8.2. The change over of QFE of the departure aerodrome to the standard pressure /760mm mercury/ is performed after taking off and climbing to the height not below 400 m above the aerodrome level.

8.3. For take-off on headings 196° M and 242° M.

8.3.1. Aircraft proceeding to Ostashevo NDB,after taking off 196° M and climbing to 200 m, turn right at 90° and fly for 1,5 minutes, then climbing to 900-1500 m pass over Opaliha NDB and further according to para 3.1.3. of the flight rules in Moscow TMA.

8.3.2. When the course of take-off is 242° M, aircraft turn right and proceed to Opaliha NDB. Then the flight will be executed according to para 3.1.3. of the flight rules

SECRET
NOFORN CONTINUED CONTROL

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

50X1-HUM

ной Зоны.

8.3.3. Выход самолетов на ОПРС Черная Грязь осуществляется после взлета и набора высоты по прямой 200м с МК=I96°.

8.4. При взлете поршневых самолетов с МК=I6° и МК=62°.

8.4.I. Самолеты, следующие в направлении на ОПРС Осташево после взлета и набора высоты по прямой 200м с левым разворотом выходят на ОПРС Опалиха с набором высоты 900-I500м и далее как указано в п.3.I.3 Московской воздушной Зоны.

8.4.2. Самолеты, направляющиеся на ОПРС Черная Грязь, при взлете с МК=I6° после набора высоты по прямой 200м производят правый разворот на 90° и следуют I минуту на этой же высоте, после чего с правым разворотом выходят на МК=I96° и следуют на высоте 200м до траверза ДПРМ и далее с набором высоты на ОПРС Черная Грязь.

8.4.3. При взлете с МК=62° после набора высоты по прямой 200м правым разворотом самолет устанавливается на МК=I96° и на высоте 200м следует до траверза ДПРМ, далее с набором высоты следует на ОПРС Черная Грязь.

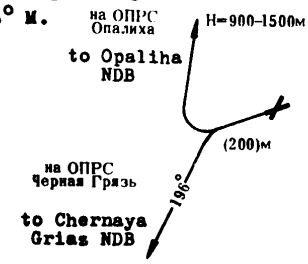
8.5. Выход самолетов с ТРД и ТВД.

8.5.I. При взлете с МК=I6°.

Самолеты, направляющиеся на ОПРС Осташево после взлета с МК=I6° и набора высоты по прямой 200м правым разворотом устанавливаются на МК=I96° и на высоте 400м следуют до траверза ДПРМ. После пролета траверза с

in Moscow TMA.

8.3.3. Departure of aircraft to Chernaya Griaz NDB is performed after taking off and climbing straight ahead to 200 m on track 196° M.

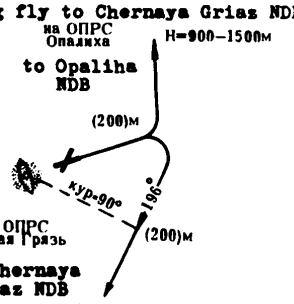


8.4. For taking off of piston aircraft on tracks 16° M and 62° M.

8.4.1. Aircraft leaving for Ostashevo NDB after taking off and climbing straight ahead to 200 m perform left turn and fly to Opaliha NDB and continue climbing to 900-1500 m, then as described in para 3.1.3. Moscow TMA.

8.4.2. Aircraft flying to Chernaya Griaz NDB taking off on track=16° M after climbing straight ahead to 200 m perform right turn at 90° and maintain 200 m for one minute, hence making right turn fly on track 196° M and proceed at a height of 200 m till abeam LOM then climbing to Chernaya Griaz NDB.

8.4.3. When taking off on track 62° M after climbing straight ahead to 200 m aircraft making right turn maintain on axis 196° M and at a height of 200 m proceed till abeam LOM, then climbing fly to Chernaya Griaz NDB.



8.5. Departure of turbo-jet and turbo-prop aircraft.

8.5.1. For taking off on tracks 16° M.

Aircraft flying to Ostashevo NDB after taking off on track 16° M and climbing straight ahead to 200 m making right turn maintain on axis

NOFORN

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

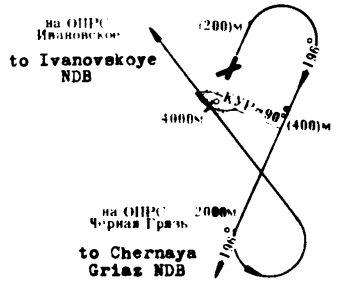
Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

50X1-HUM

МК=I96° набирают высоту 2000м, далее, продолжая набор высоты с левым разворотом, следуют на ОПРС Ивановское. Пролет траверза ДПРМ не ниже 4000м, траверза ОПРС Опалиха и над ОПРС Ивановское не ниже 5000м.

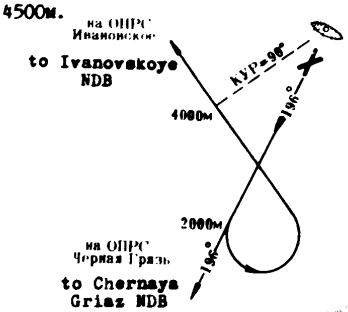
8.5.2. При взлете с МК=62° и наборе высоты по прямой 200м самолеты правым разворотом устанавливаются на МК=220° и на высоте 400м следуют до траверза ДПРМ. После пролета траверза с МК=220° самолеты набирают высоту 2000м, далее, продолжая набор высоты с левым разворотом, следуют на ОПРС Ивановское. Пролет траверза ДПРМ не ниже 4000м, траверза ОПРС Опалиха и над ОПРС Ивановское не ниже 5000м.

8.5.3. Самолеты, направляющиеся на ОПРС Черная Грязь, после взлета с МК=I6° правым разворотом выходят на МК=I96°, а при взлете с МК=62° на МК=220° и на высоте 400м следуют до траверза ДПРМ. Далее по достижении высоты 2000м следуют в направлении на ОПРС Черная Грязь с пролетом ее на высоте не ниже 4500м.



8.5.4. При взлете с МК=I96° и МК=242°.

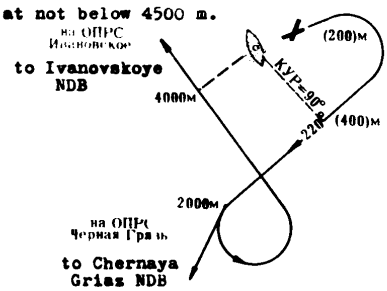
Самолеты, направляющиеся на ОПРС Остафьево, после взлета и набора высоты по прямой 200м устанавливаются на МК=I96° и набирают высоту 2000м, затем левым разворотом, продолжая набор высоты, выходят на ОПРС Ивановское. Пролет траверза ДПРМ не ниже 4000м, траверза ОПРС Опалиха и над ОПРС Ивановское не ниже 5000м. Самолеты, направляющиеся на ОПРС Черная Грязь после взлета и набора высоты по прямой 200м устанавливаются на МК=I96°, с которым следуют на ОПРС Черная Грязь с набором высоты. Пролет ОПРС Черная Грязь не ниже 4500м.



196°M and proceed at 400 m till abeam LOM. After passing over the point abeam LOM on track 196°M climb to 2000 m, then continue climbing make left turn and proceed to Ivanovskoye NDB. Overhead abeam LOM at not below 4000 m, at the point abeam Opaliha NDB and over Ivanovskoye NDB at not below 5000 m.

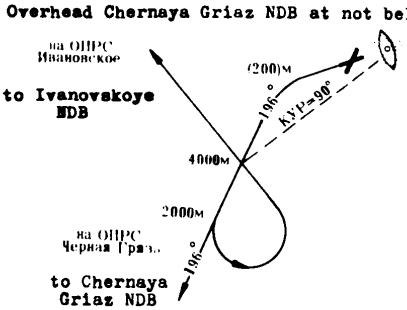
8.5.2. When taking off with 62°M and climbing straight ahead to 200 m aircraft turn right on heading 220°M and at 400 m proceed till abeam LOM. After flying over abeam LOM with 220°M aircraft climb to 2000 m and then still climbing turn left towards Ivanovskoye NDB. Overhead abeam LOM at not below 4000 m, at the point abeam Opaliha NDB and over Ivanovskoye NDB at not below 5000 m.

8.5.3. Aircraft flying to Chernaya Griaz NDB after taking off 16°M turn right on heading 196°M.and after taking off 62°M turn right on heading 220 m and proceed at 400 m till abeam LOM.Then reaching 2000 m aircraft proceed to Chernaya Griaz NDB. Overhead Chernaya Griaz NDB at not below 4500 m.



8.5.4. When taking off on tracks 196°M and 242°M.

Aircraft flying to Ostashevo NDB after taking off and climbing straight ahead to 200m maintain on axis 196°M and climb to 2000 m, then execute left turn and proceed climbing towards Ivanovskoye NDB. Overhead abeam LOM at not below 4000 m, at the point abeam Opaliha NDB and over Ivanovskoye NDB at not below 5000 m. Aircraft flying to Chernaya Griaz NDB after taking off and climbing straight ahead to 200 m maintain on axis 196°M and proceed climbing the same track to Chernaya Griaz NDB. Overhead Chernaya Griaz NDB at not below 4500m.



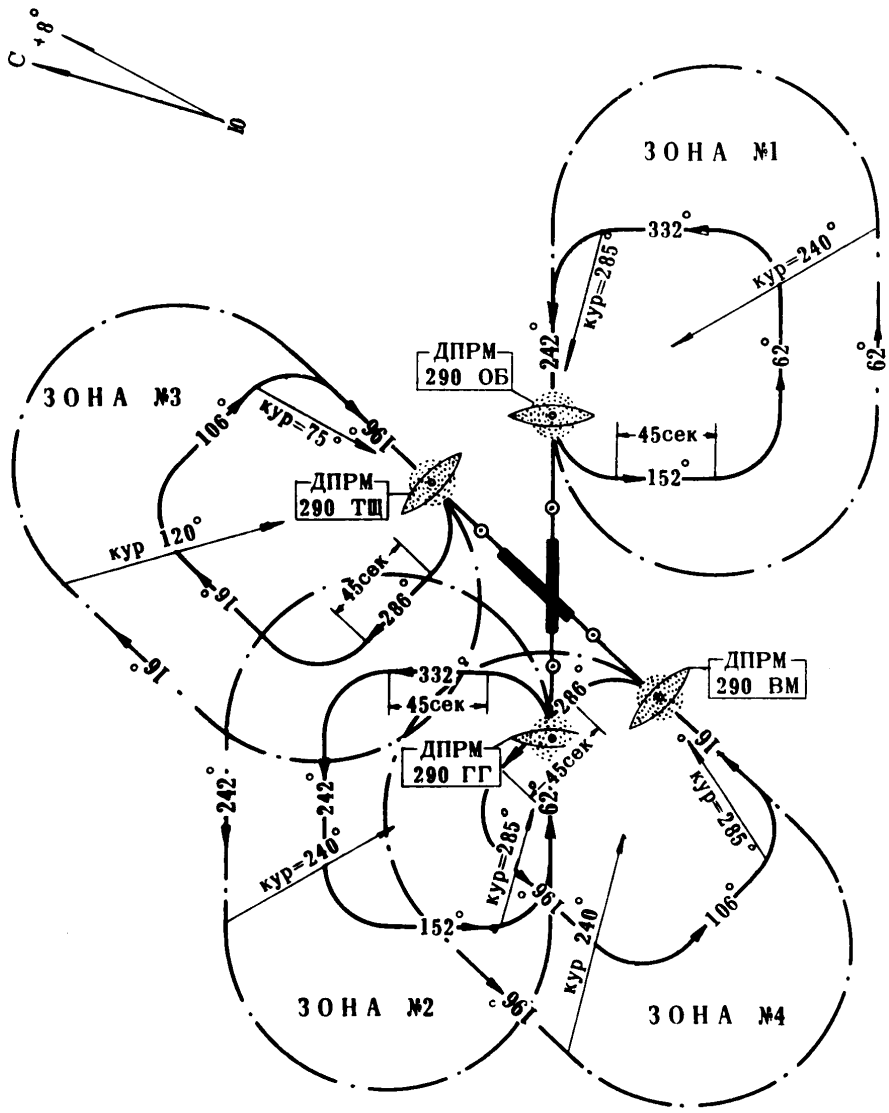
SECRET
NOFORN CONTROLLED CONTROL

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Схема зон ожидания

50X1-HUM

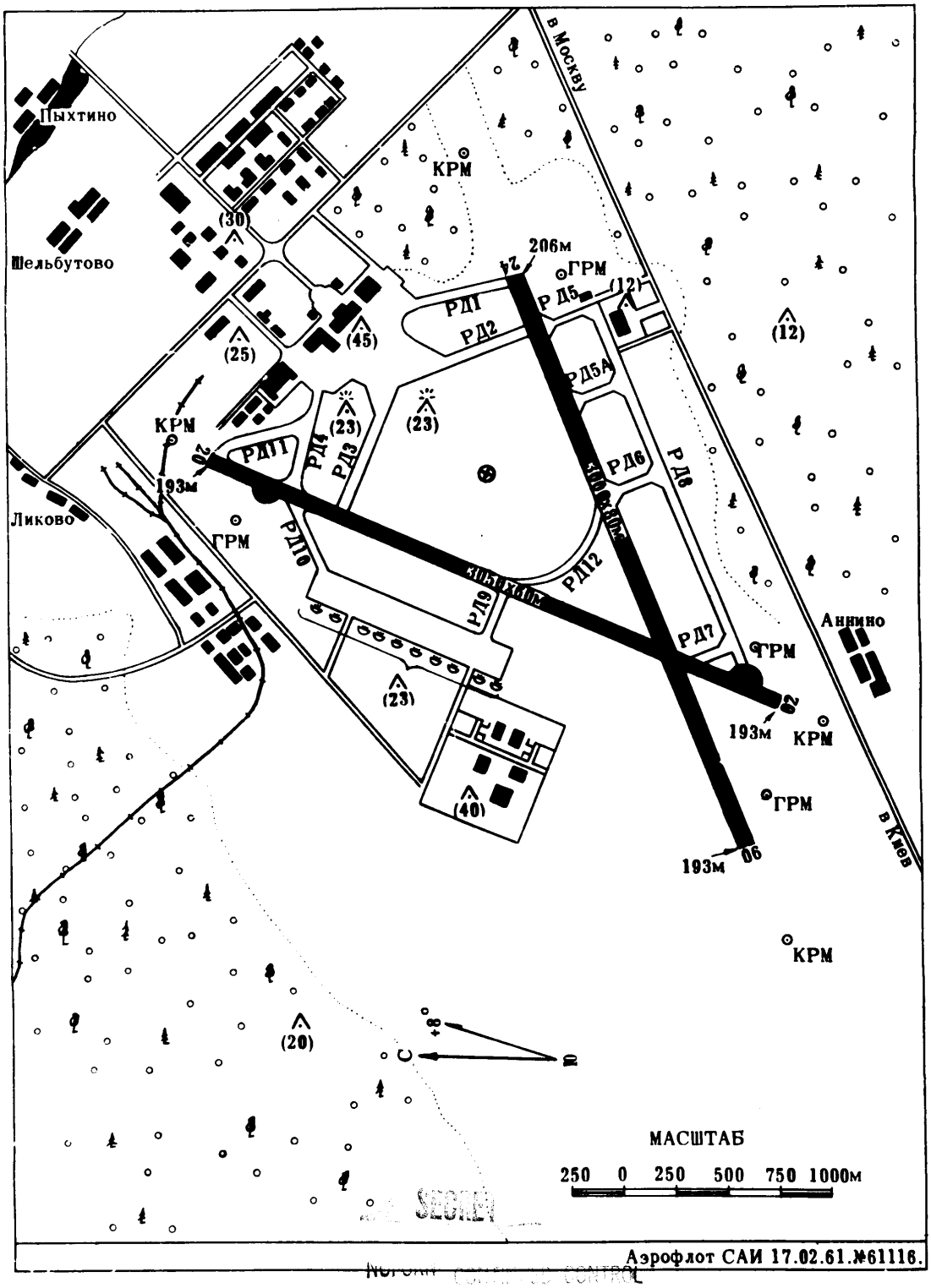


Аэрофлот САИ 11.02.61. № 61109

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

КРОКИ 28км юго-западнее г.Москвы. Превышение над ур.моря + 204м **МОСКВА/Внуково** 50X1-HUM



Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

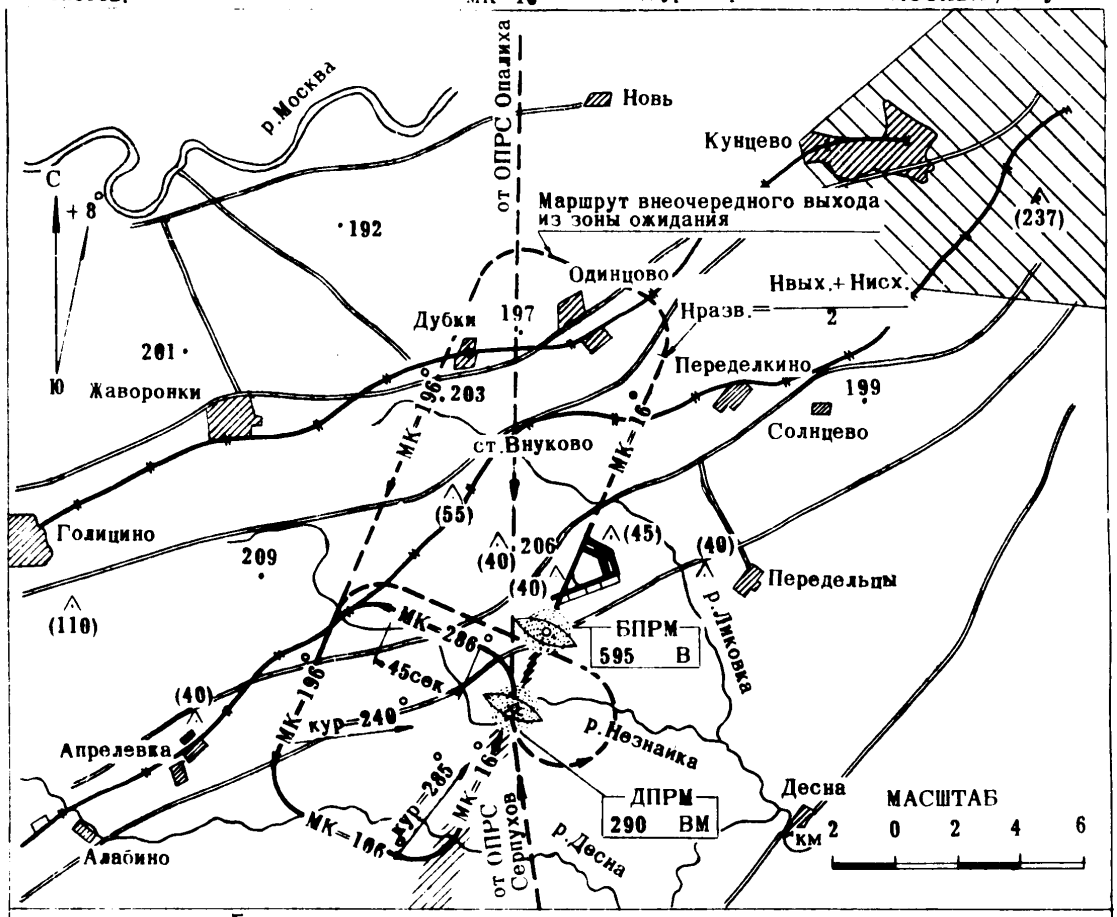
Схема снижения и захода на посадку для поршневых самолетов.

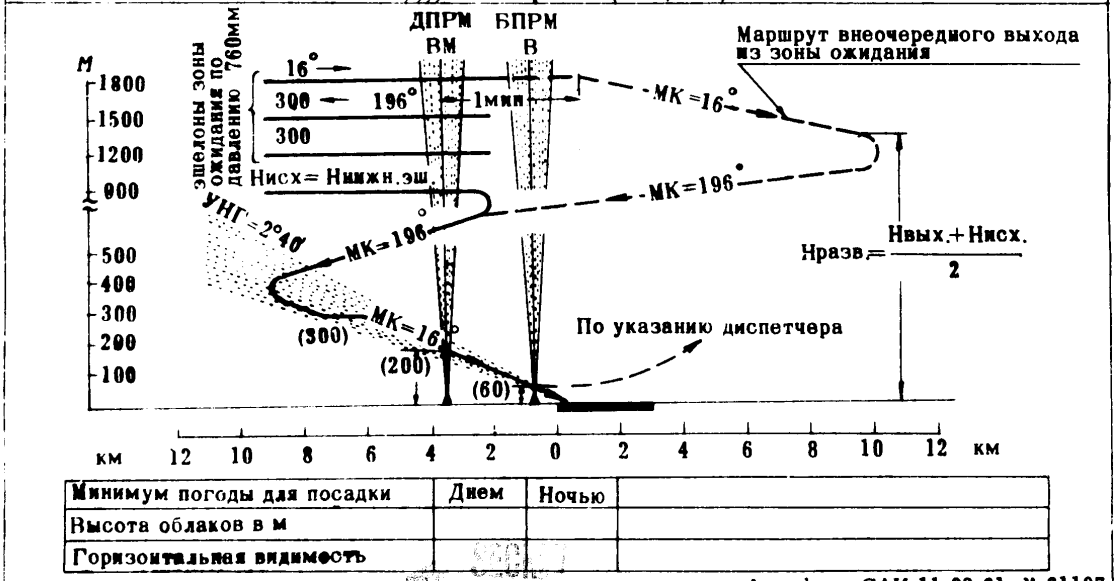
Посадочный МК= 16°

Превышение над ур. моря+ 204м

МОСКВА / Внуково

50X1-HUM





Минимум погоды для посадки	Днем	Ночью	
Высота облаков в м			
Горизонтальная видимость			

Аэрофлот САИ 11.02.61. № 61107

NOFORN CONTINUED ON NEXT

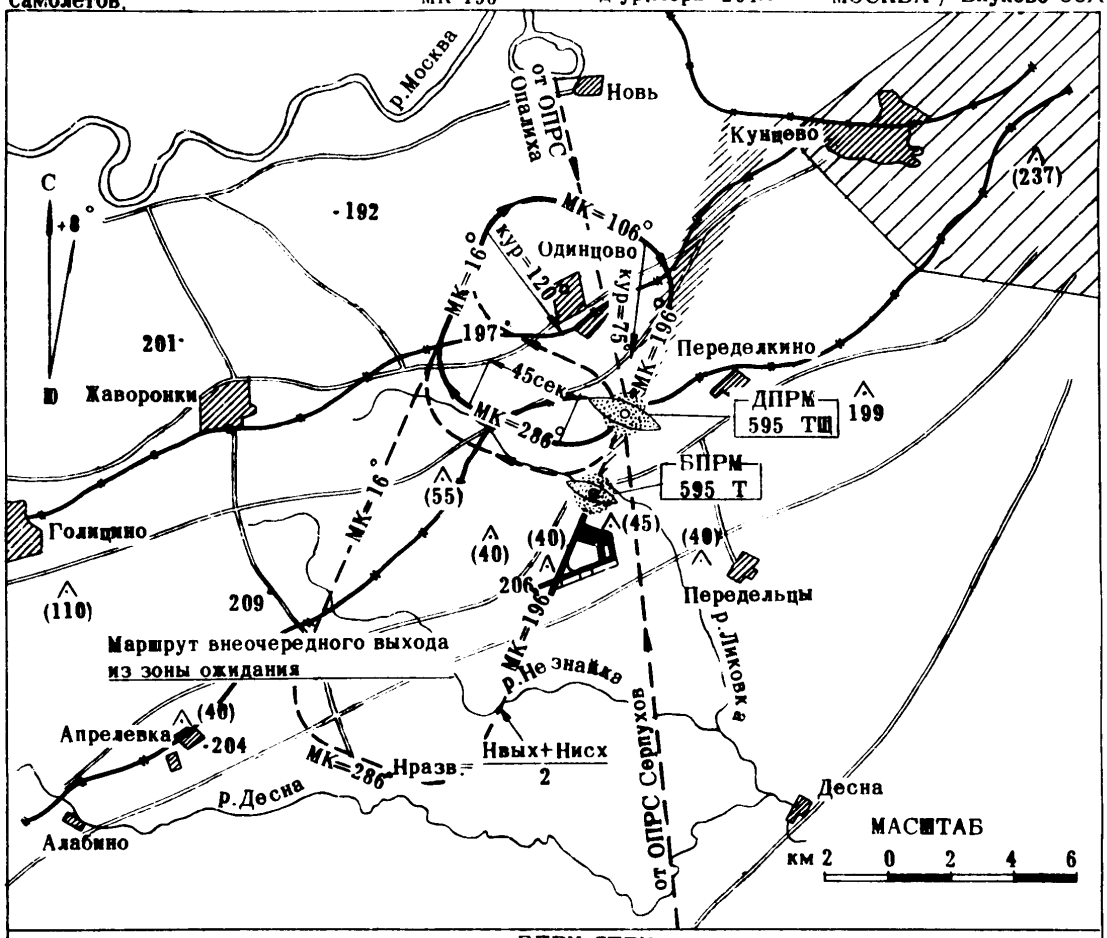
Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

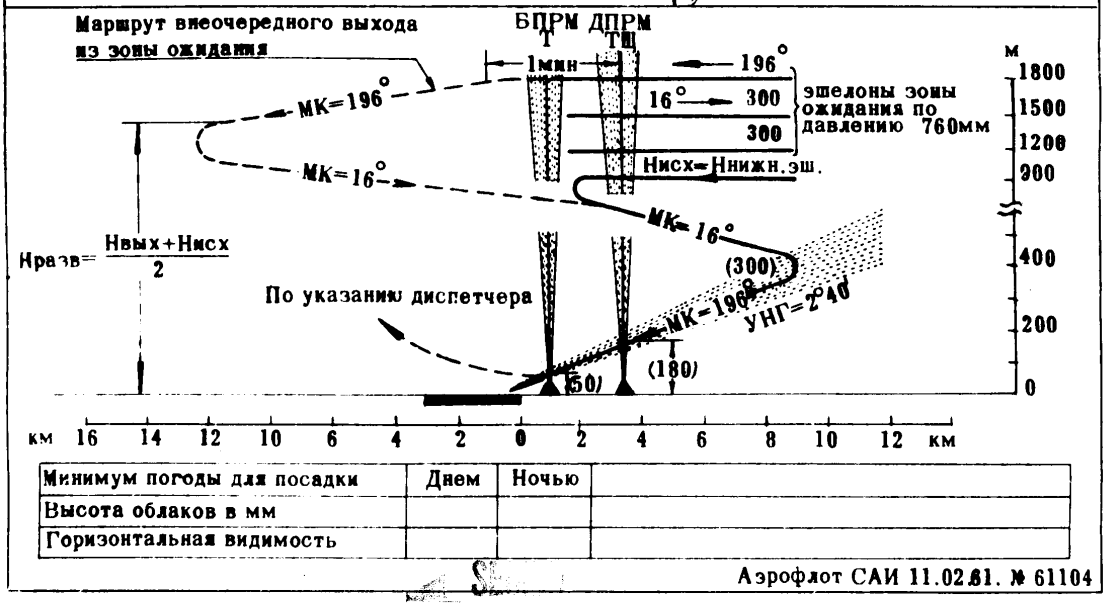
Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Схема снижения и захода на посадку для поршневых самолетов.

Посадочный МК=196 — Превышение над ур.моря+204м

МОСКВА / Внуково 50X1-HUM





Минимум погоды для посадки	Днем	Ночью	
Высота облаков в мм			
Горизонтальная видимость			

Аэрофлот САИ 11.02.81. № 61104

NOFORN CONTROL

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

SECRET

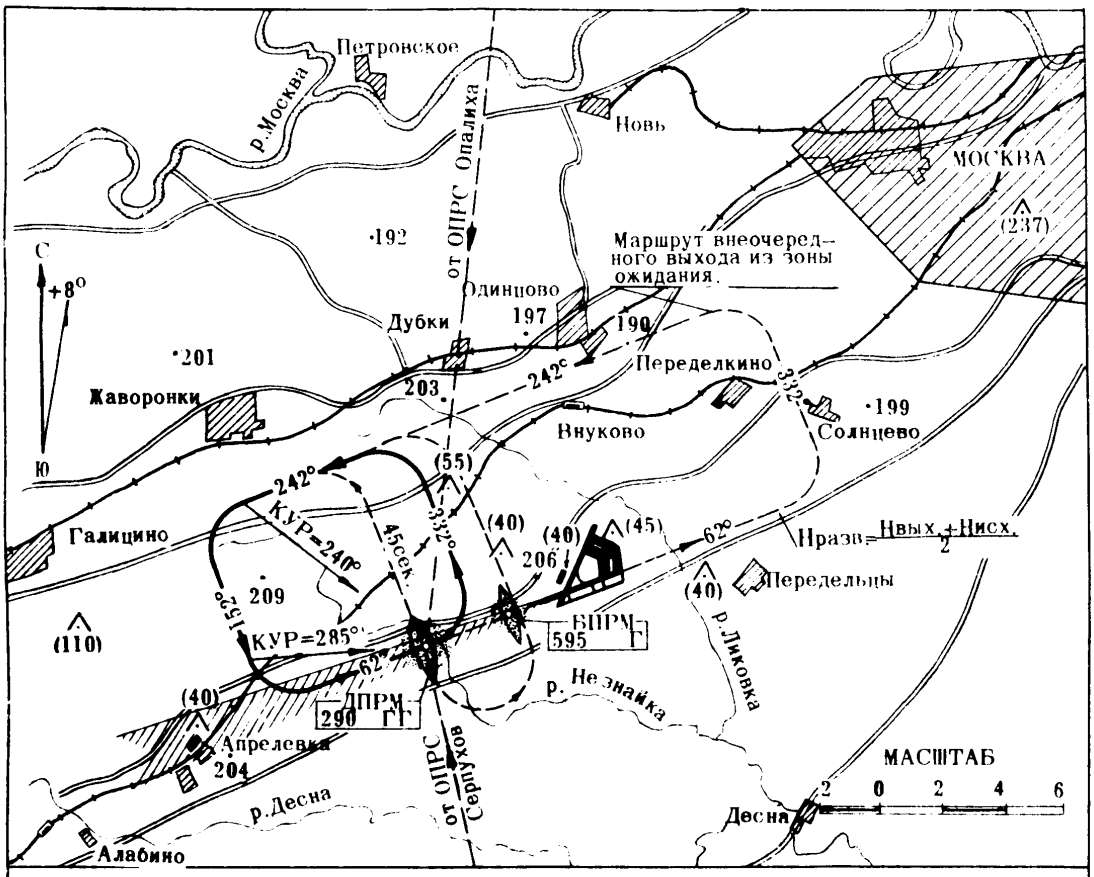
Схема снижения и захода на посадку для поршневых самолетов.

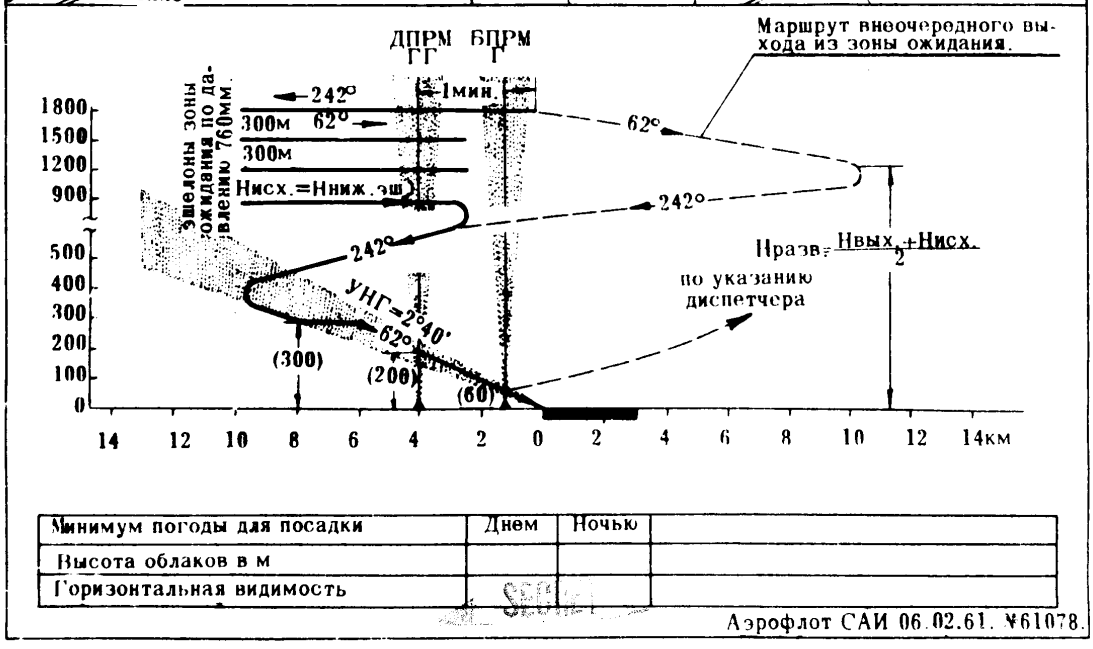
Посадочный МК=62°

Превышение над ур.моря+204м

50X1-HUM

МОСКВА Внуково





Минимум погоды для посадки	Днем	Ночью	
Высота облаков в м			
Горизонтальная видимость			

Аэрофлот САИ 06.02.61. ¥61078.

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

SECRET

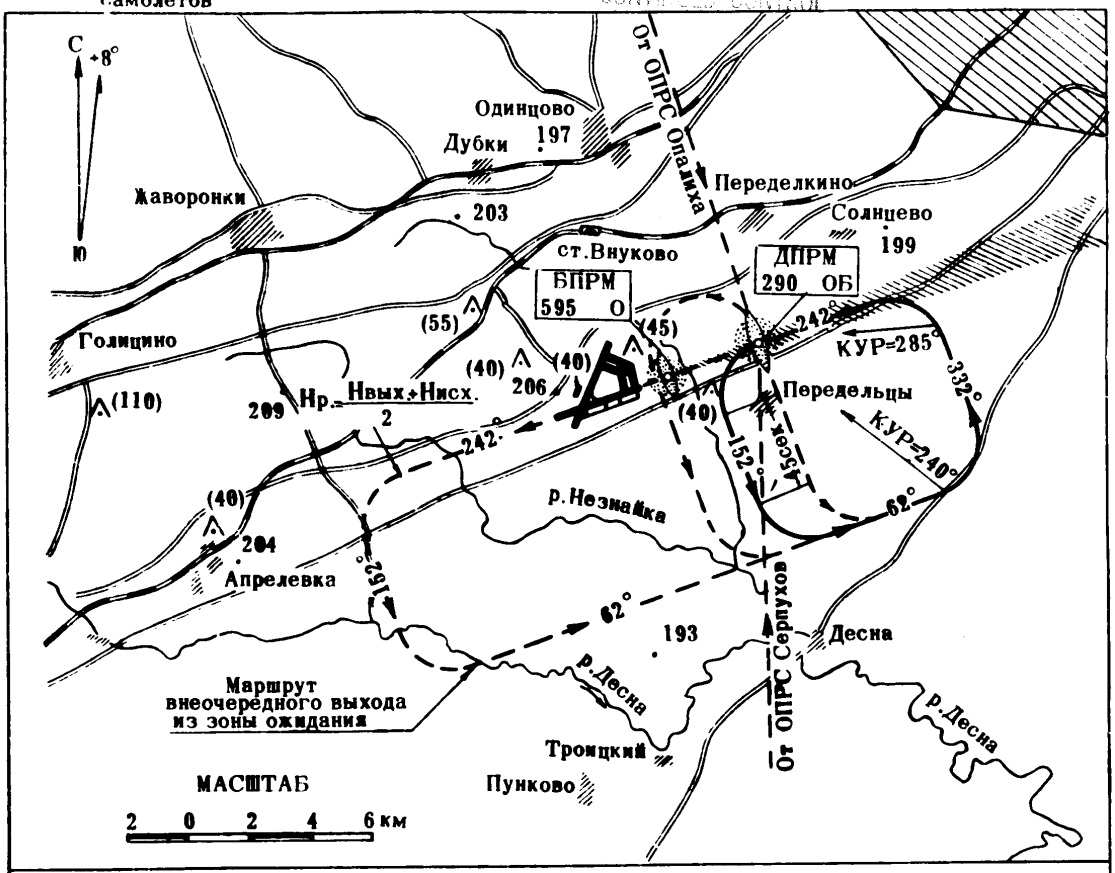
Схема снижения и захода на посадку для поршневых самолетов

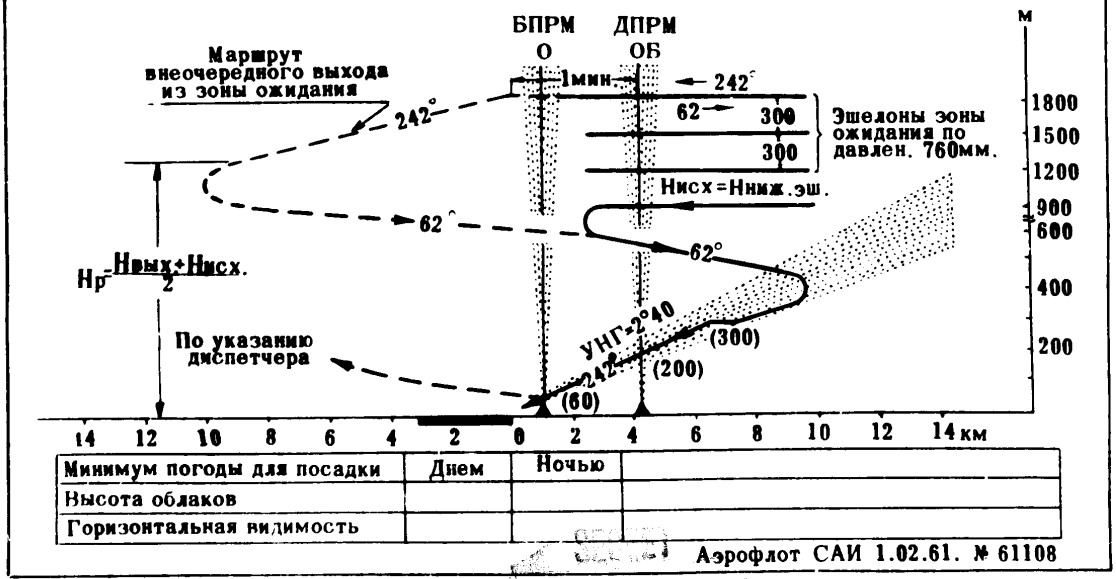
Посадочный МК=242 RORN

Превышени над ур. моря 204м.

50X1-HUM

МОСКВА/Внуково





Минимум погоды для посадки	Днем	Ночью	
Высота облаков			
Горизонтальная видимость			

Аэрофлот САИ 1.02.61. № 61108

SECRET

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

SECRET

AGA 4-6

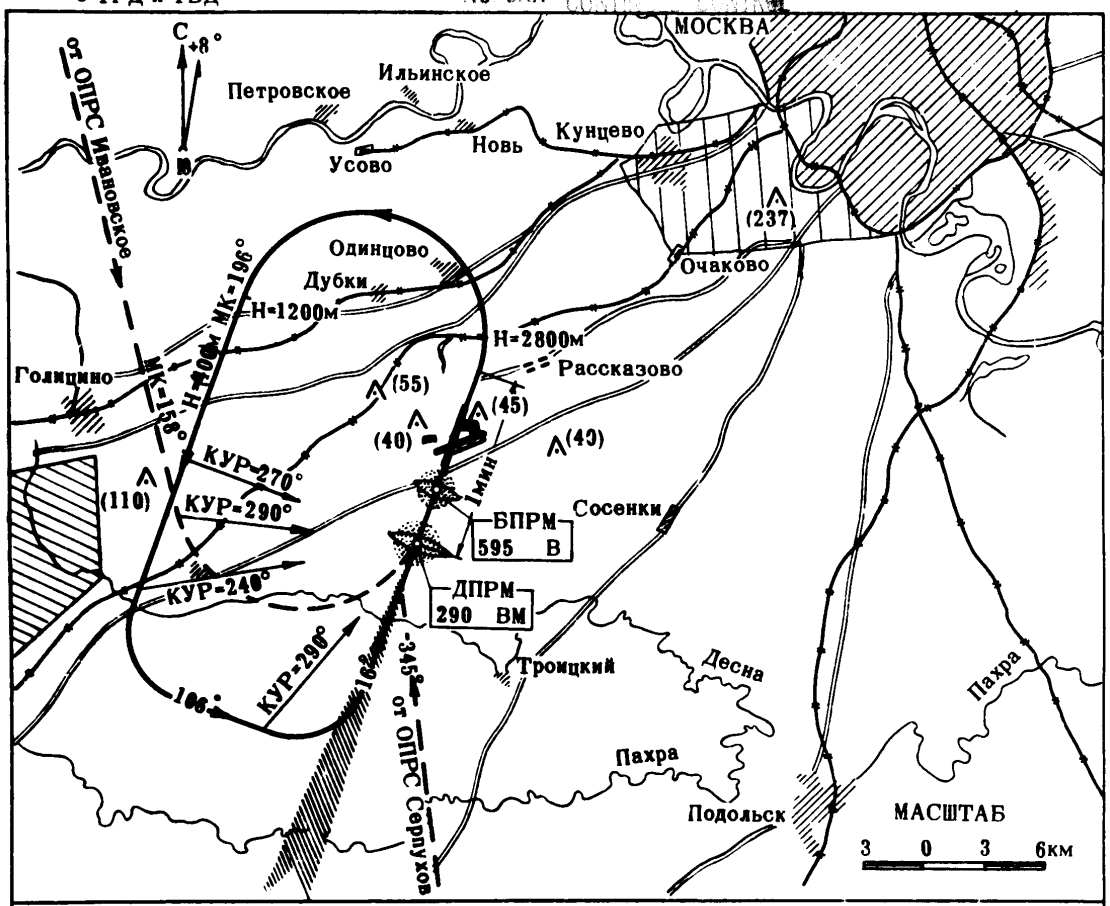
50X1-HUM

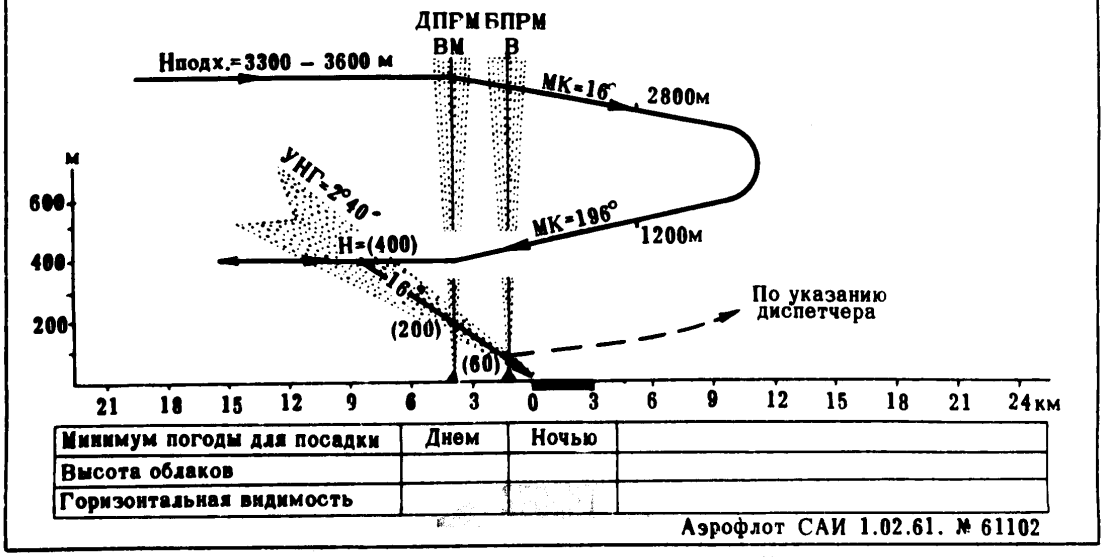
Схема снижения и захода на посадку для самолетов с ТРД и ТВД

Посадочный МК=16°

Превышение над ур. моря+204м

МОСКВА/Внуково





Минимум погоды для посадки	Днем	Ночью	
Высота облаков			
Горизонтальная видимость			

Аэрофлот САИ 1.02.61. № 61102

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

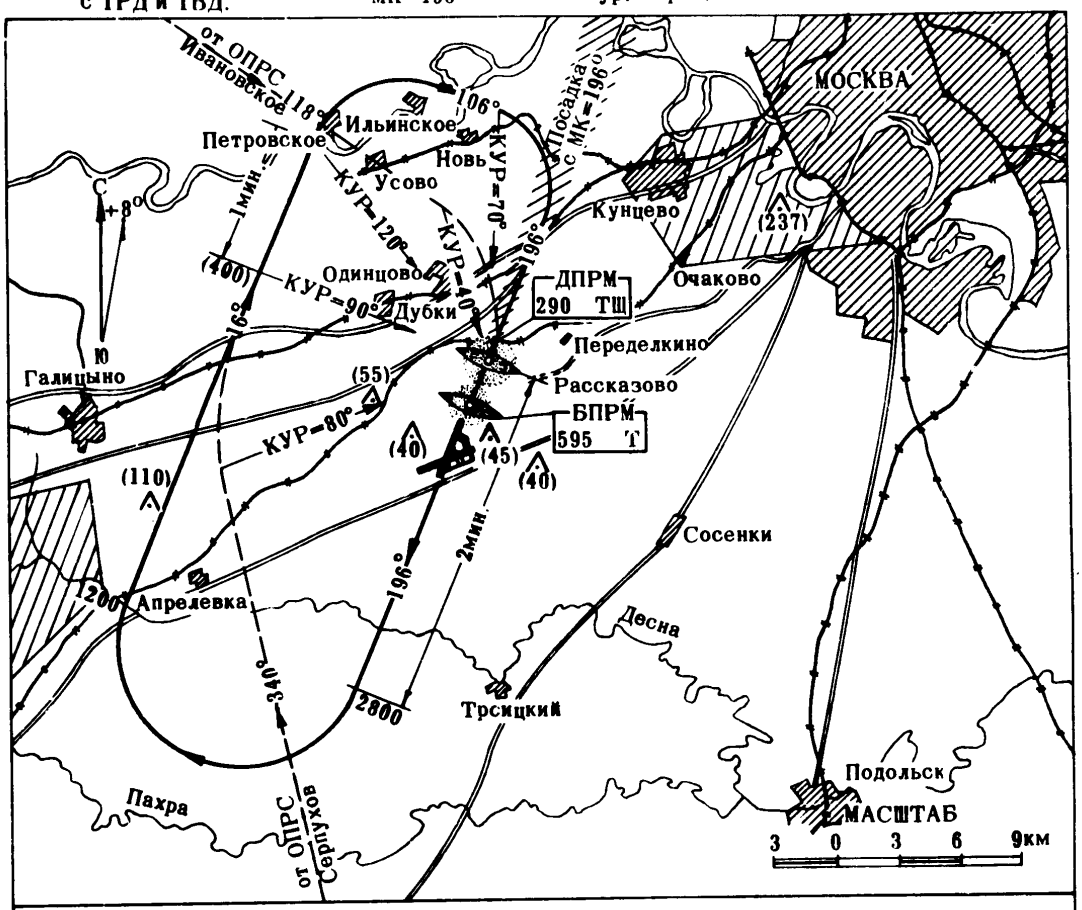
50X1-HUM

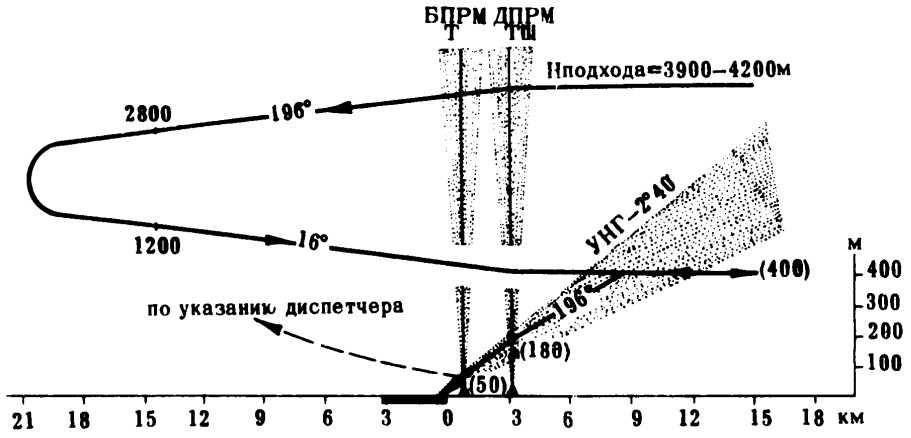
Схема снижения и захода на посадку для самолетов с ТРД и ТВД.

Посадочный МК=196°

Превышение над ур. моря +204м

МОСКВА/Внуково





Минимум погоды для посадки	Днем	Ночью	
Высота облаков в м			
Горизонтальная видимость			

Аэрофлот САИ 11.02.61. №61103

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

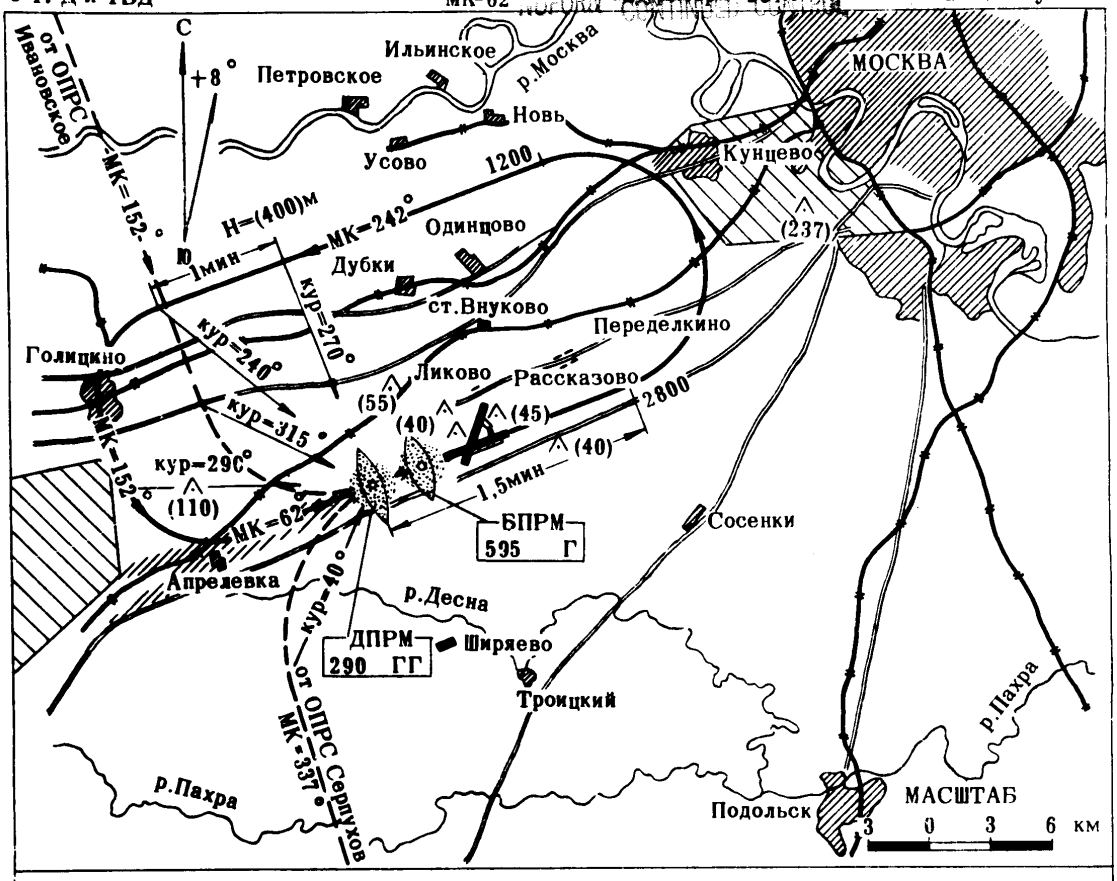
Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

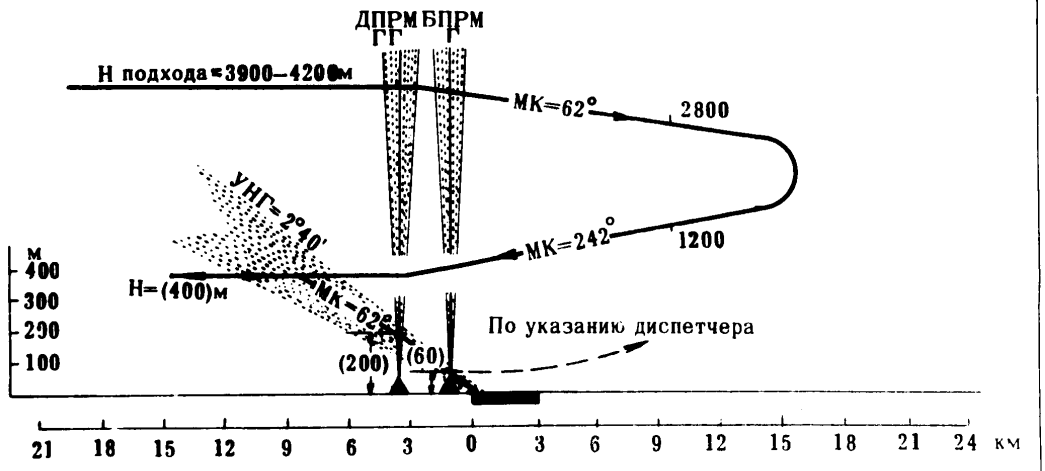
SECRET

AGA 4-7

50X1-HUM

Схема снижения и захода на посадку для самолетов с ТРД и ТВД





Минимум погоды для посадки	Днем	Ночью	
Высота облаков в м			
Горизонтальная видимость			

Аэрофлот САИ 11.02.61. №61106

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

SECRET
NOFORN CONTROLLED

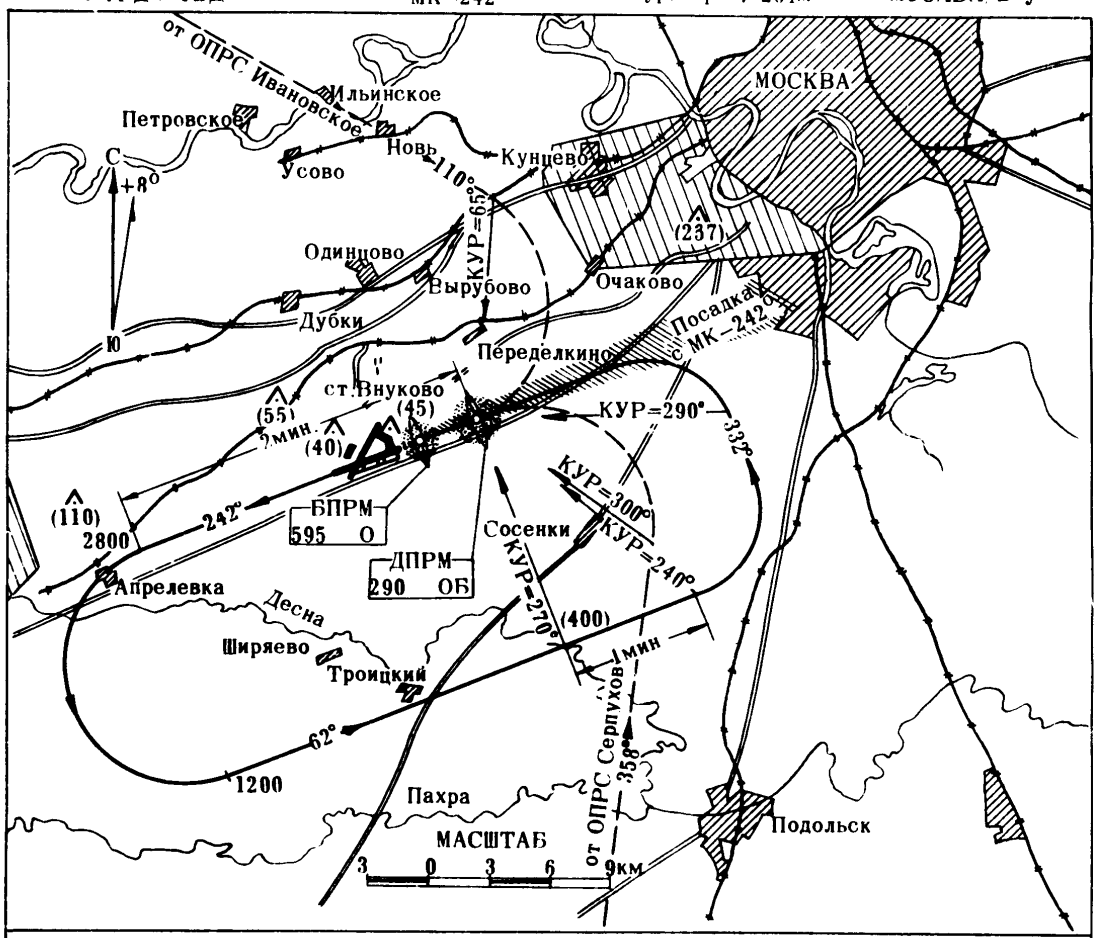
Схема снижения и захода на посадку для самолетов с ТРД и ТВД

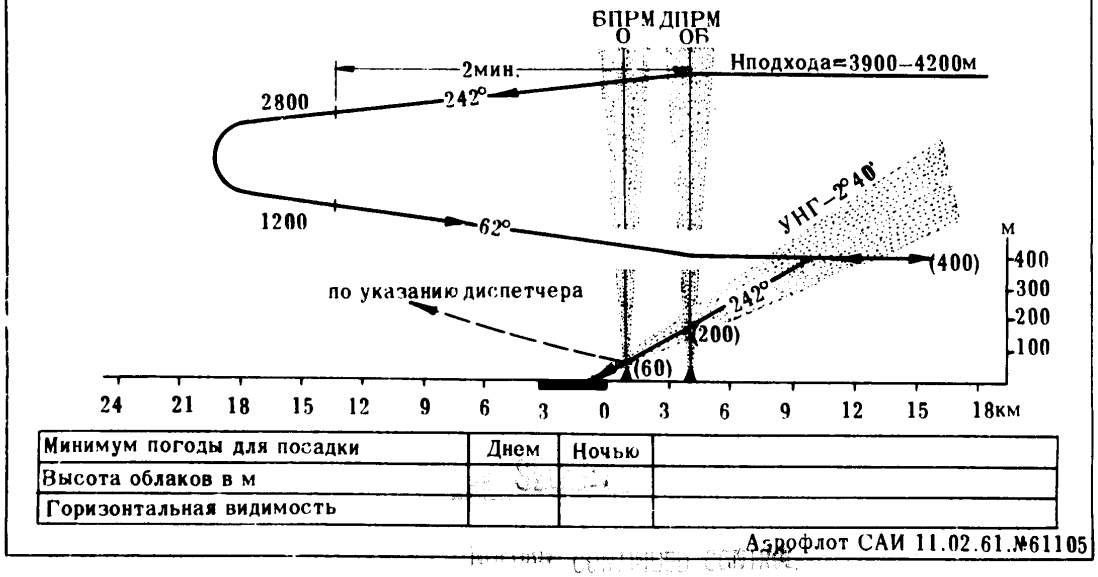
Посадочный МК=242°

Превышение над ур.моря + 204м

50X1-HUM

МОСКВА/Внуково





Минимум погоды для посадки	Днем	Ночью	
Высота облаков в м			
Горизонтальная видимость			

Аэрофлот САИ 11.02.61.№61105

SECRET
NOFORN CONTROLLED

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

ПЕРЕЧЕНЬ НАЗЕМНЫХ СРЕДСТВ РАДИОСВЯЗИ И РАДИОНАВИГАЦИИ.
RADIO COMMUNICATION AND NAVIGATION FACILITIES.

Аэродром, контрольный пункт Station	Радиосредства Radio facilities	Позывной Call sign	Род работы Em.	Передача Transmits		Прием Receives		Время работы Operational hours	Координаты Coordinates	Расположение радиосредств Location		Примечание Remarks
				кГц kc/s	мГц mc/s	кГц kc/s	мГц mc/s			МК Mag	км km	
I	2	3	4	5	6	7	8	9	I0	II	I2	I3
Алитус Alitus	ОПРС NDB	Н З N Z	AI	450								
Белый Belyj	ОПРС NDB	Т У T U	A2	I220				H24	5550с 3257в			
Бобрка Bobrka	ОПРС NDB	Ц А С А	AI	432					4939с 24I6в			
Бронница Bronica	ОПРС NDB	И П I P	AI	875				H24	4927с 2327в			
Брянск Brianek	Связная A/G	Брянск-контроль Brianek-control	A3	5484 3024		5484 3024		д. HJ н. HN				
	Командная подхода aPP	Брянск-подход Brianek-approuch	A3		II8,I		II8,I	п/з O/R				
	Командная посадки TWR	Брянск-старт Brianek-start	A3		II8,I		II8,I	п/з O/R				
	ОПРС NDB	Н У N U	A2	325								
Великие Луки Velikie Luki	Связная A/G	Великие Луки-контроль Velikie Luki control	A3	5548 3072		5548 3072		д. HJ н. HN				
				5642 2454		5642 2454		д. HJ н. HN				

50X1-HUM

Аэрофлот САИ I3.3.61. № 61165

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

I	2	3	4	5	6	7	8	9	I0	II	I2	I3
Великие Луки /продолжение/ Velikie Luki /cont./	КВ р/пеленг. HDF	УВГ UYG	AI	3940 2874		3824 3474		Д. HJ Н. H24 HN	5620с 3039в			
	АДС CTR											
	Командная подхода APP	Великие Луки-подход Velikie Luki-approuch	A3		I28 II8,I		I28 II8,I	п/в O/R				
	Командная посадки TWR	Великие Луки-старт Velikie Luki-start	A3		I28 II8,I		I28 II8,I	п/в O/R				
	ДПРМ LO M	В К W K	A2	5I5						328	3,950	от ВПП to RNWY
	БПРМ LI M	В W	A2	250						328	I,260	от ВПП to RNWY
Вентспилс Ventspils	ОПРС NDB	Р Р R R	AI	685				п/в O/R	5726с 2I37в			
Венев Venev	ОПРС NDB	Ф И F V	AI	335				H24	542Iс 38I6в			
Вильнюс Vilnius	РДС ACC											
	Связная A/G	Вильнюс-контроль Vilnius-control	A3	4702 2890		4702 2890		Д. HJ Н. HN				
				5548 3072		5548 3072		Д. HJ Н. HN				
	КВ р/пеленг. HDF	УД05 UDF5 / Вильнюс-метео Vilnius-meteo	AI и A3	39I8 2868		3446 2924		Д. H24 HJ Н. HN	5437с 25I8в	Цц 27-30,57-60 поз. Вильнюс - -метео только при передаче метеоинформации CQ 27-30 i 57-60 C/S Vilnius-meteo only for meteoinformation.		
	АДС CTR											
	Командная подхода APP	Вильнюс-подход Vilnius-approach	A3		I28 II8,I		I28 II8,I	п/в O/R				
	Командная посадки TWR	Вильнюс-старт Vilnius-start	A3		I28 II8,I		I28 II8,I	п/в O/R				

50X1-HUM

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

I	2	3	4	5	6	7	8	9	I0	II	I2	I3
Вильнюс /продолжение/ Vilnius /cont./	ДПРМ LO M	П К Р К	A2	295						347	3,900	от ВПП to RNWY
	БПРМ LI M	П Р	A2	607						347	I,000	от ВПП to RNWY
	ДПРМ LO M	З Х Z H	A2	295						I67	3,800	от ВПП to RNWY
	БПРМ LI M КГСП KGSP КРМ LOC ГРМ GP	З Z	A2	607	I09,I 333,8					I67 347	0,945	от ВПП to RNWY
Витебск Vitebsk	Связная A/G	Витебск-контроль Vitebsk-control	A3	4702 2890		4702 2890		Д. HJ Н. HN				
	АДС CTR Командная подхода APP	Витебск-подход Vitebsk-approach	A3		II8,I		II8,I	п/з O/R				
	Командная посадки TWR	Витебск-старт Vitebsk-start	A3		II8,I		II8,I	п/з O/R				
	ОПРС NDB	У У U U	A2	524								
Внуково Vnukovo	АДС CTR Командная подхода APP	Внуково-подход Vnukovo approach	A3		I28 II8,I		I28 II8,I	п/з O/R				
	Командная посадки TWR	Внуково-старт Vnukovo-start	A3		I26 II8,I		I26 II8,I	п/з O/R				
	Командная рулежки Taxiing	Внуково-вокзал Vnukovo-vokzal	A3	4350		4350						
	УКВ р/пеленг. VDF	Внуково-пеленг Vnukovo-peleng	A3		I28 I26		I28 I26					

50X1-HUM

Аэрофлот САИ 13.03.61. № 61166

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

I	2	3	4	5	6	7	8	9	I0	II	I2	I3
Внуково /продолжение/	КГСП KGSP									OI6/I96 и 062/242		
Vnukovo	КРМ LOC				I09,I							
/cont./	ГРМ GP				333,8							
	РСП RSP									062/242 OI6/I96		
	ДПРМ LO M	О Б О В	A2	290						242	4,I60	от ВПП to RNWY
	БПРМ LI M	О О	A2	595						242	I,035	от ВПП to RNWY
	ДПРМ LO M	Г Г G G	A2	290						062	3,500	от ВПП to RNWY
	БПРМ LI M	Г G	A2	595						062	I,I00	от ВПП to RNWY
	ДПРМ LO M	Т Щ Т Q	A2	290						I96	3,274	от ВПП to RNWY
	БПРМ LI M	Т Т	A2	595						I96	0,890	от ВПП to RNWY
	ДПРМ LO M	В М W M	A2	290						OI6	3,869	от ВПП to RNWY
	БПРМ LI M	В W	A2	595						OI6	0,950	от ВПП to RNWY
Вязьма	Связная	Вязьма-контроль	A3	5642 2454		5642 2454		Д. HJ М. HM				
Wiazma	A/G	Wiazma-control			I26 II9,7		I26 II9,7		5511с 3417в			
	УКВ р/пеленг VDF	Вязьма-пеленг Wiazma-peleng	A3		I26 II9,7		I26 II9,7					
Золочев Zolochev	ОПРС NDB	Б В B W	AI	I60					4948с 2454в			
Ивановское Ivanovskoe	ОПРС NDB	У М U M	AI	405					5551с 3656в			

50X1-HUM

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

I	2	3	4	5	6	7	8	9	I0	II	I2	I3
Карсава Karsava	ОПРС- MDB	ЕЛ - E L	A2	37I					5647c2740в			
К и е в K i e v	ГРДС- UIR											При полетах вы ше 4500 м. When flying above 4500m.
	Связная A/G	Киев-центр Kiev-center	A3		II7,5		II7,5					Основной род работы А3. Em A3
	Связная A/G	Киев-центр/РФФЦ Kiev-center/RFFQ	A3 и AI	II390 66I8		II390 66I8		д.HJ П/з н.HN О/R				
	Связная A/G	Киев-центр/РФФЦ Kiev-center/RFFQ	A3 и AI	6748 2938		6748 2938		д.HJ H24 н.HN				Основной род работы А3. Em A3
	РДС- ACC											
	Связная A/G	Киев-контроль Kiev-control	A3		I29		I29					
	Связная A/G	Киев-контроль Kiev-control	A3	5470 3I02		5470 3I02		д.HJ H24 н.HN				Обслуживает сектор I90°-045° ~~ЧМ 06-09 и 0Q 36-39~~ Serves sector 190°-045°
	Связная A/G	Киев-контроль Kiev-control	A3	6684 2854		6684 2854		д.HJ н.HN				Обслуживает сектор 045°-I90° ~~ЧМ 06-09 и 0Q 36-39~~ Serves sector 045°-190°
	КВРП- HDF	УБЦ - U B C	AI	5590 2874		39I2 2988		д.HJ H24 н.HN	5024c3023в			

Аэрофлот САИ I3.03.I9.№ 6II67

50X1-HUM

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

I	2	3	4	5	6	7	8	9	I0	II	I2	I3
Киев	АДС ATC											
/продолжение/ Kiev /cont./	Командная подхода APP	Киев-подход Kiev-approach	A3		I26 II8,I		I26 II8,I	п/з				
	Командная посадки TWR	Киев-старт Kiev-start	A3		I28 II8,I		I28 II8,I	п/з				
	Командная рулежки Taxiing	Киев-вокзал Kiev-vokzal	A3	4350		4350						
	УКВ р/п VDP	Киев-пеленг Kiev-peleng	A3		I28 I26		I28 I26					
→	КГСП KGSP КРМ LOC ГРМ GP				I08,3 332,6					082/ 262		
→	РСП RSP									082/ 262		
	ДПРМ LOM	ЗН ZN	A2	360						262	3,800	от ВПП to RNWY
	БПРМ LIM	З Z	A2	739						262	0,850	от ВПП to RNWY
	ДПРМ LOM	НЛ NL	A2	360						082	3,450	от ВПП to RNWY
	БПРМ LIM	Н N	A2	739						082	I,I70	от ВПП to RNWY
→ Климентьево Klimentievo	ОПРС NDB	ФК - FK	AI	985				H24	5540c3603в			
Кодра Kodra	ОПРС NDB	ИУ IU	AI	480					5035c2934в			
Кошаны Koshany	ОПРС NDB	ЬР XR	AI	490					5058c3058в			
Ленинград	ГРДС UIR											
→ Leningrad	Связная A/G	Ленинград-центр Leningrad-center РДЖК /RDFK	A3 и AI	66I8		66I8		только днем				При полетах выше 4500 м. Основной вид работы A3 When flying above 4500 m. EM A3

50X1-HUM

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Ленинград /продолжение/ Leningrad	Связная A/G	Ленинград-центр Leningrad-center	A3		II6,5		II6,5					
	РДС ACC											
	Связная A/G	Ленинград-контроль Leningrad-control	A3		I29		I29					
			A3	5596 3096		5596 3096		Д-H24 НЭ Н. НН				ЦЩ 00-03 30-33 СQ 00-03, 30-33
			A3	6724 2932		6724 2932		Д-H24 НЭ Н. НН				ЦЩ 00-03 30-33 СQ 00-03 30-33
	КВ р/пеленг. HDF	УТД UTD	AI	3940 3488		3824 3474		Д-H24 НЭ Н. НН	5947с 3019т			
Львов Lwow	РДС ACC											
	Связная A/G	Львов-контроль Lwow-control	A3	5650 3II6	I29	5650 3II6	I29	Д. НЭ Н. НН				ЦЩ I5-I8 45-48 СQ 15-18 45-48
		Львов-контроль / РДФД Lwow-control / RDFD	A3 и AI	6748 2938		6748 2938		Д-H24 НЭ Н. НН				Осн.вид работы А3 Вт А3
	КВ р/пеленг. HDF	УБК UBK	AI	5590 2874		39I2 2988		Д-H24 НЭ Н. НН	4949с 2358т			
	АДС CTR											
	Командная подхода APP	Львов-подход Lwow-approach	A3		I26 II8,I		I26 II8,I	п/з O/R				
	Командная посадки TWR	Львов-старт Lwow-start	A3		I28 II8,I		I28 II8,I	п/з O/R				

50X1-HUM

Аэрофлот САИ 13.03.61. т. 1168

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

I	2	3	4	5	6	7	8	9	I0	II	I2	I3
Лъвов /продолжение/	УКВ р/п VDF	Лъвов-пеленг	A3		I26		I26					
Lwow /cont./	КГСП ILS КРМ LOC ГРМ GP	Lwow -peleng			I09,9 335					3I5		Временно не работает. UPM is unser-vicable
	ДПРМ LOM	ГД GD	A2	3I5						I35	4,200	от ВПП to RNWY
	БПРМ LIM	Г G	A2	650						I35	I,I00	от ВПП to RNWY
	ДПРМ LOM	ФС FS	A2	3I5						3I5	4,500	от ВПП to RNWY
	БПРМ LIM	Ф F	A2	650						3I5	1,180	от ВПП to RNWY
Минск Minsk	РДС ACC Связная A/G	Минск-контроль	A3		I29		I29					
		Minsk-control	A3	4702 2890		4702 2890		ДНJ Н24 НHN				
			A3	5500 3I28		5500 3I28		ДНJ Н24 НHN				
		Минск-контроль/ УЦИЛ	A3 и AI	6672 3408		6672 3408		ДНJ Н24 НHN				Осн. вид работы A3 Доп A3 ЦЦ 2I-24 и 5I-54
		Minsk-control/UCIJ										CQ 2I-24 and 5I-54
	КВ р/п HDF АДС ATC	УЦИЛ UJK	AI	39I8 2868		3446 2924		ДНJ Н24 НHN	535Ic273Iв			
	Командная подхода APP	Минск-подход Minsk-approach	A3		I26 II8,I		I26 II8,I	п/з O/R				
	Командная посадки TWR	Минск-старт Minsk-start	A3		I28 II8,I		I28 II8,I	п/з O/R				
	РСП RSP									I20/300		
	УКВ р/п. VDF	Минск-пеленг Minsk-peleng	A3		I26		I26					
	КГСП KGSP КРМ LOC ГРМ GP				II0,3 335					300		

50X1-HUM

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Одесса /продолжение/ Odessa /cont./	АДС Командная подхода APP	Одесса-подход Odessa-approach	A3		I26 II8,I		I26 II8,I	п/з O/R				
	Командная посадки TWR	Одесса-старт Odessa-start	A3		I28 II8,I		I28 II8,I	п/з O/R				
	УКВ р/пеленг. VDF	Одесса-пеленг Odessa-peleng	A3		I26		I26					
	ДПРМ LO M	Г О G O	A2	389						I75	4,090	от ВПП to RNWY
	БПРМ LI M	Г G	A2	790						I75	0,990	от ВПП to RNWY
	ДПРМ LO M	Д У D U	A2	389						355	3,6I0	от ВПП to RNWY
	БПРМ LI M	Д D	A2	790						355 I75	0,550	от ВПП to RNWY временно не работает
	КГСП KGSP КРМ LOC ГРМ GP				II0,3 335							
Октябрьский Oktiabrskij	ОПРС NDB	Ф Е F E	AI	487				H 24	54I2c 3855в			
Опалиха Opaliha	ОПРС NDB	К С K S	AI	565				H 24	5549с 37I6в			
Осташево Ostashevo	ОПРС NDB	М Д M D	AI	I005				H 24	5550с 3552в			
Петропавловск-Камчатский Petropavlovsk-Kamchatskij	КВ р/пеленг. HDF	УХГ UHG	AI	5724 3906		3824 2988		Д. HJ H24 Т. HM	5308с I5828в			
Пии Pii	ОПРС NDB	Д Щ D Q	AI	425					4953с 3I07в			
Плещеницы Pleschenitsy	ОПРС NDB	О К O K	AI	375					5425с 2750в			

Аэрофлот САИ I3.03.6I. № 6II20

50X1-HUM

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

I	2	3	4	5	6	7	8	9	I0	II	I2	I3
Реми Reni	ОПРС- NDB	БР - B R	AI	74I								
Рига Riga	ГРДС- UIR Связная A/G	Рига-центр Riga-center	A3		II9,7		II9,7					При полетах выше 4500 м. When flying above 4500m.
→	Связная A/G	Рига-центр/~~УАОИ~~ Riga-center/~~UAOI~~	A3 ~~и AI~~	6582		6582		к/о Н 24				~~Основной род работы А3.~~ ~~Вм А3~~
	РДС- ACC Связная A/G	Рига-контроль/УАОИ Riga-control/UAOI	A3 и AI	5548 3072		5548 3072		д. HJ н. HN				цд 24-27 и CQ 54-57
	Связная A/G	Рига-контроль Riga-control	A3		I29		I29					
	Связная A/G	Рига-контроль Riga-control	A3	6582		6582		только в часы полетов. НО				
	КВРП- HDF	УМЦ - U M C	AI	3918 2868		3446 2924		д. HJ H24 н. HN	5700c2403в			
	АДС- ATC Командная подхода APP	Рига-подход Riga-approach	A3		I26 II8,I		I26 II8,I	п/з. O/R				
	Командная посадки TWR	Рига-старт Riga-start	A3		I28 II8,I		I28 II8,I	п/з. O/R				
	УРП- VDF	Рига-пеленг Riga-peleng	A3		I29 II9,7		I29 II9,7					
→	РСП RSP									I45/325 I76/356		
→	КГСП KGSP КРМ LOC ГРМ GP				I09,9 335					I45		

50X1-HUM

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

8 MAI 1961

50X1-HUM

GENERAL DEPARTMENT of the CIVIL AIR FLEET
under the COUNCIL of MINISTERS of the USSR

AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE
S.A.I.

AERONAUTICAL INFORMATION GUIDE
of the USSR / Provisional /

AMENDMENT № 11
"14" February 1961

1. Page to be destroyed:
02 10/05/60

New page to be inserted:
02 01.02.61 61074

2. Make the following handamendments:

Page COM 1-1. Overleaf VILNIUS HDF add:
Column 3 insert Vilnius-Meteo, Column 4 - A 3,
Column 13. CQ H+27 - H+30, H+57 - H+60,
Call sign Vilnius-Meteo using during meteo
transmition only.

Page COM 1-3. Overleaf KIEV KGSP in column 11 insert 82°.

Page COM I-5. Overleaf MOSCOW A/G RADIOSTATION frequency
119,7 Mc/s in column 13 instead of "SERVE ALL SECTORS"
to read " [redacted] SERVE WEST SECTORS "

Page COM I-7. SAWRAN A/G RADIOSTATION call sign
Sawran-Control in columns 6 and 8 instead of 126 Mc/s
to read 129 Mc/s.

SECRET

NOFORN CONTINUED CONTROL

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1 50X1-HUM

SECRET
NOFORN

Контрольный лист

0-I
0-2

Общий раздел GEN

GEN I-I 04.0I.6I 6I02I
GEN 2-I 20.03.60
GEN 3-I 24.I0.60
GEN 4-I 20.03.60

Правила полетов RAC

RAC I-I 20.03.60
RAC I-2 20.03.60
RAC I-3 20.03.60
RAC 2-I 20.03.60
RAC 2-2 20.03.60
RAC 2-3 20.03.60
RAC 2-4 20.03.60
RAC 3-I 04.0I.6I 6I025
RAC 5-I I8.I0.60
RAC 6-I 20.03.60
RAC 6-2 20.03.60
RAC 6-3 20.03.60
RAC 7-I 30.I2.60 60I037
RAC 8-I I4.0I.6I 6I036
RAC 8-2 I4.0I.6I 6I036

Аэродромы AGA

AGA I-I I0.05.60
AGA 2-I 20.03.60
AGA 2-2 20.03.60
AGA 2-3 20.03.60
AGA 2-4 20.03.60
AGA 3-I 20.03.60
AGA 3-2 20.03.60
AGA 3-3 20.03.60
AGA 4-I 20.03.60
AGA 4-2 20.03.60
AGA 4-3 20.03.60
AGA 4-4 20.03.60
AGA 4-5 20.03.60
AGA 4-6 20.03.60
AGA 4-7 20.03.60
AGA 5-I 20.03.60
AGA 5-2 20.03.60
AGA 6-I 30.06.60
AGA 6-2 I0.05.60
AGA 6-3 0I.08.60
AGA 6-4 I0.06.60
AGA 6-5 I0.05.60
AGA 6-6 I0.05.60
AGA 6-7 I0.05.60
AGA 6-8 I0.05.60
AGA 7-I 0I.II.60 6096I6
AGA 7-2 28.I0.60 60906
AGA 7-3 20.03.60
AGA 8-I 29.I0.60 60907
AGA 8-2 II.II.60 6093I
AGA 8-3 20.03.60
AGA 9-I 29.I0.60 60909
AGA 9-2 22.II.60 60950
AGA I0-I 3I.I0.60 6096I5
AGA I0-2 I7.II.60 60943
AGA I0-3 20.03.60
AGA II-I I4.I2.60 60I004
AGA II-2 20.03.60
AGA II-3 I3.I2.60 60I003
AGA II-4 20.03.60
AGA I2-I 25.I0.60 60898
AGA I2-2 20.03.60
AGA I2-3 24.II.60 60952
AGA I2-4 20.03.60
AGA I3-I I0.II.60 60930
AGA I3-2 02.I2.60 6096I
AGA I3-3 20.03.60

Аэрофлот САИ 01.02.61 № 61074

NOFORN

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

50X1-HUM

AGA I4-I 20.03.60
AGA I4-2 20.03.60

Радиоданные COM
COM I-I I0.I0.60
COM 2 I0.I0.60
COM I-3 I5.12.60
COM I-4 10.10.60
COM I-5 10.10.60
COM I-6 I0.10.60
COM I-7 04.06.6I 6I023
COM I-8 I0.09.
COM I-9 2I.09.

Метеоинформация MET
MET I-I 20.03.60
MET 2-I 0I.08.60

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

SECRET

MAI 1961

NOFORN CONTROL

50X1-HUM

GENERAL DEPARTMENT OF CIVIL AIRFLEET
UNDER THE COUNCIL OF MINISTERS OF USSR

AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE
S.A.I.

Aeronautical Information Guide of USSR /temporary/ — Amendment № 12
February 28,1961

Pages to be destroyed	New pages to be inserted
AGA 6-1 30.06.60	AGA 6-1 24.01.61 61056
AGA 6-2 10.05.60	AGA 6-2 21.06.60 60524
AGA 6-3 01.08.60	AGA 6-3 18.02.61 61119
AGA 6-4 10.06.60	AGA 6-4 18.02.61 61120
AGA 6-5 10.05.60	AGA 6-5 18.02.61 61121
AGA 6-6 10.05.60	AGA 6-6 07.02.61 61085
AGA 6-7 10.05.60	AGA 6-7 24.01.61 61055
AGA 6-8 10.05.60	AGA 6-8 11.01.61 61034
AGA 14-1 20.03.60	AGA 14-1 17.02.61 61112
MET 1-1 20.03.60	MET 1-1 18.01.61 61042
MET 2-1 01.08.60	MET 2-1 17.02.61 61113

2. Following pages should be destroyed:
AGA 14-2 20.03.60
3. Folloiwng ohanges should be made:
COM 1-4/overleaf/Lwcw LIM c/s "F" column 12 instead of 1050m write down 1180m.
COM 1-5 Moscow A/G Moscow-center/UGAB oolumn 5 and 7 instead of freq 3400 kc/s write down 3408 kc/s.
COM 1-6/overleaf/ Riga A/G Riga-center column 5 and 7delete freq 11268 kc/s,column 9 instead o/r write down H24 A/G Riga-center freq 6582 kc/sdelete.

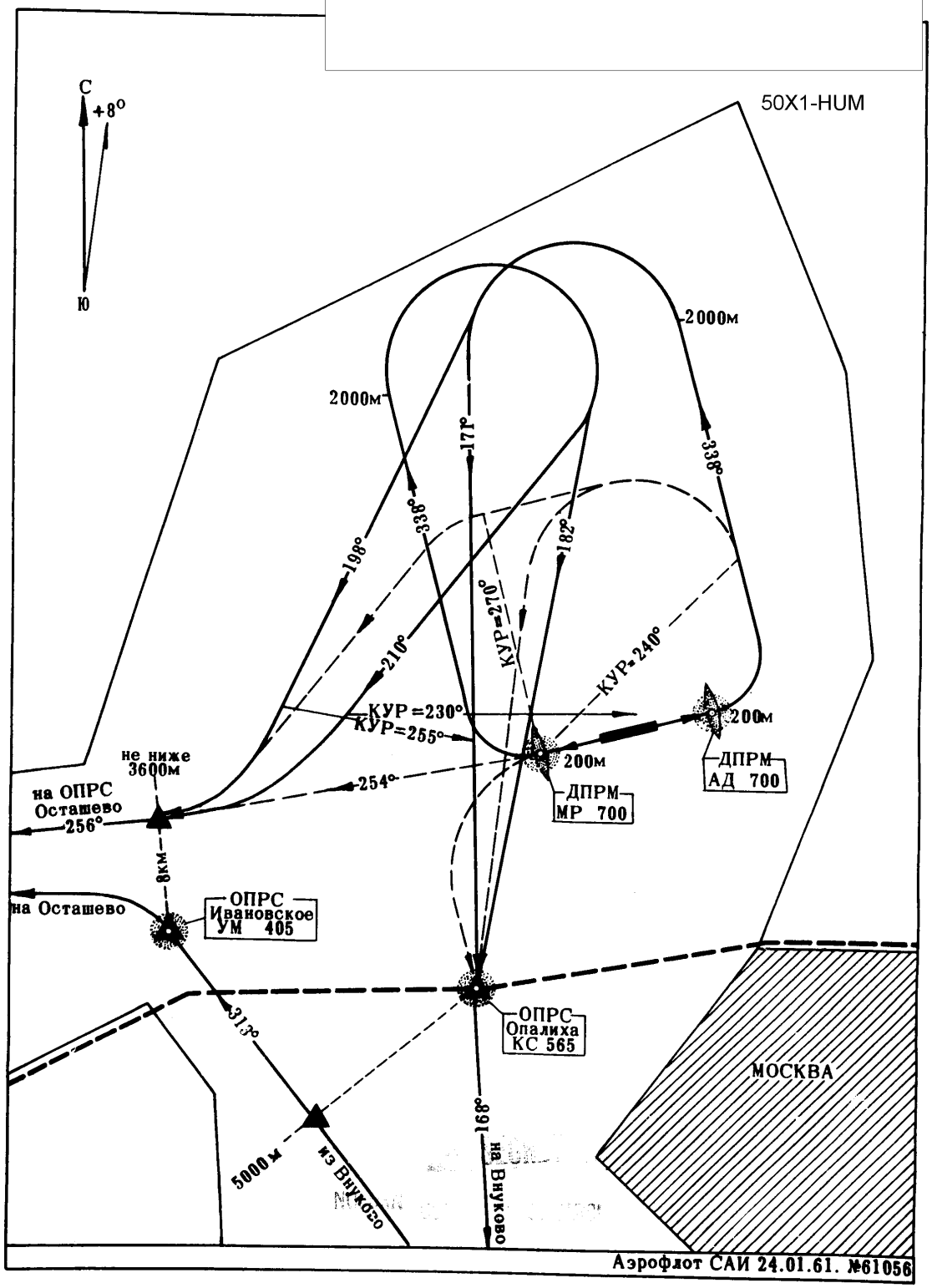
SECRET

NOFORN CONTROL

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

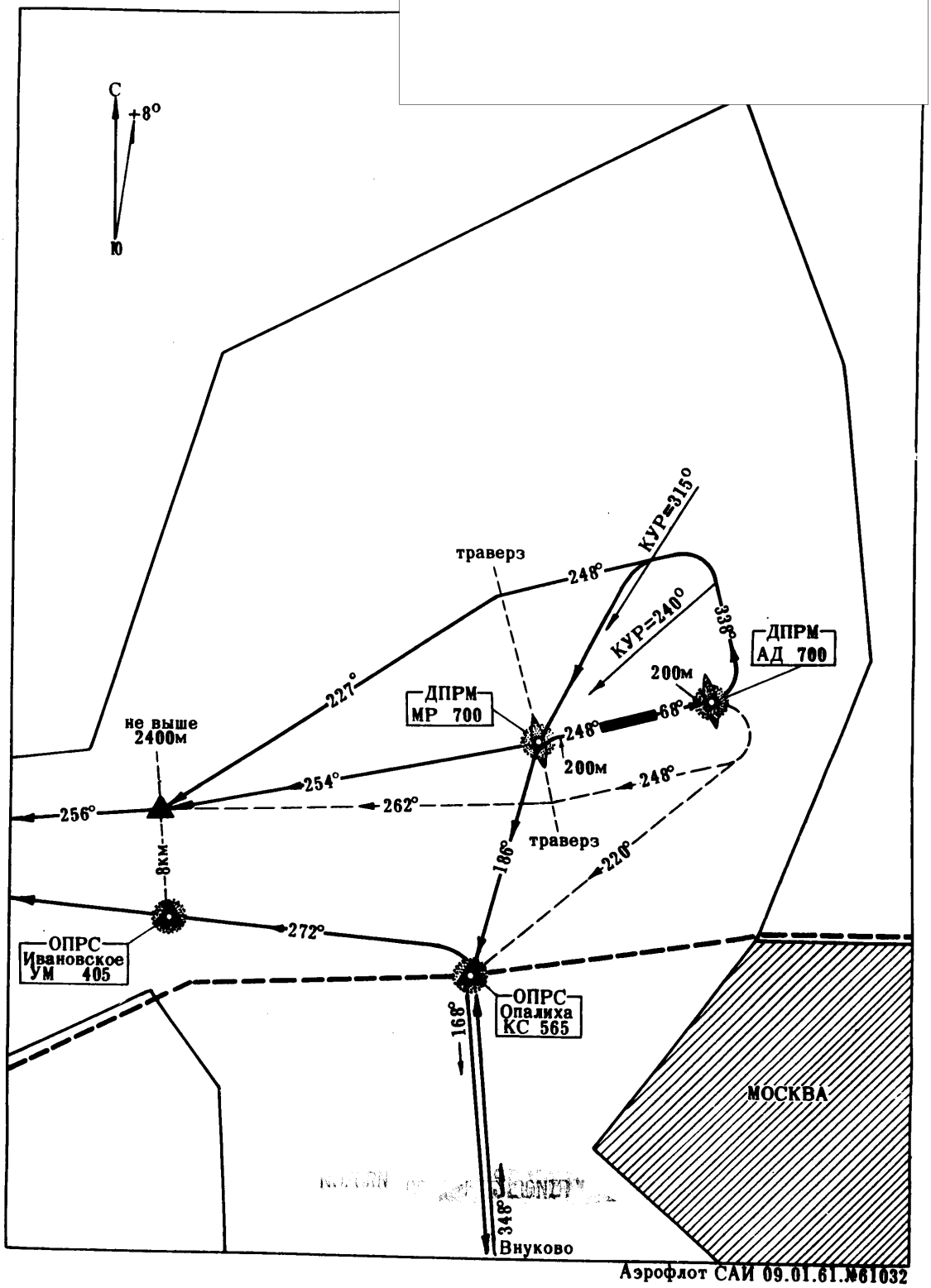
Выход для самолетов с ТРДиТВД.



Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1 50X1-HUM

Выход самолетов с поршневыми двигателями.



Аэрофлот САИ 09.01.61.№61032

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1)X1-HUM

AGA 6-2

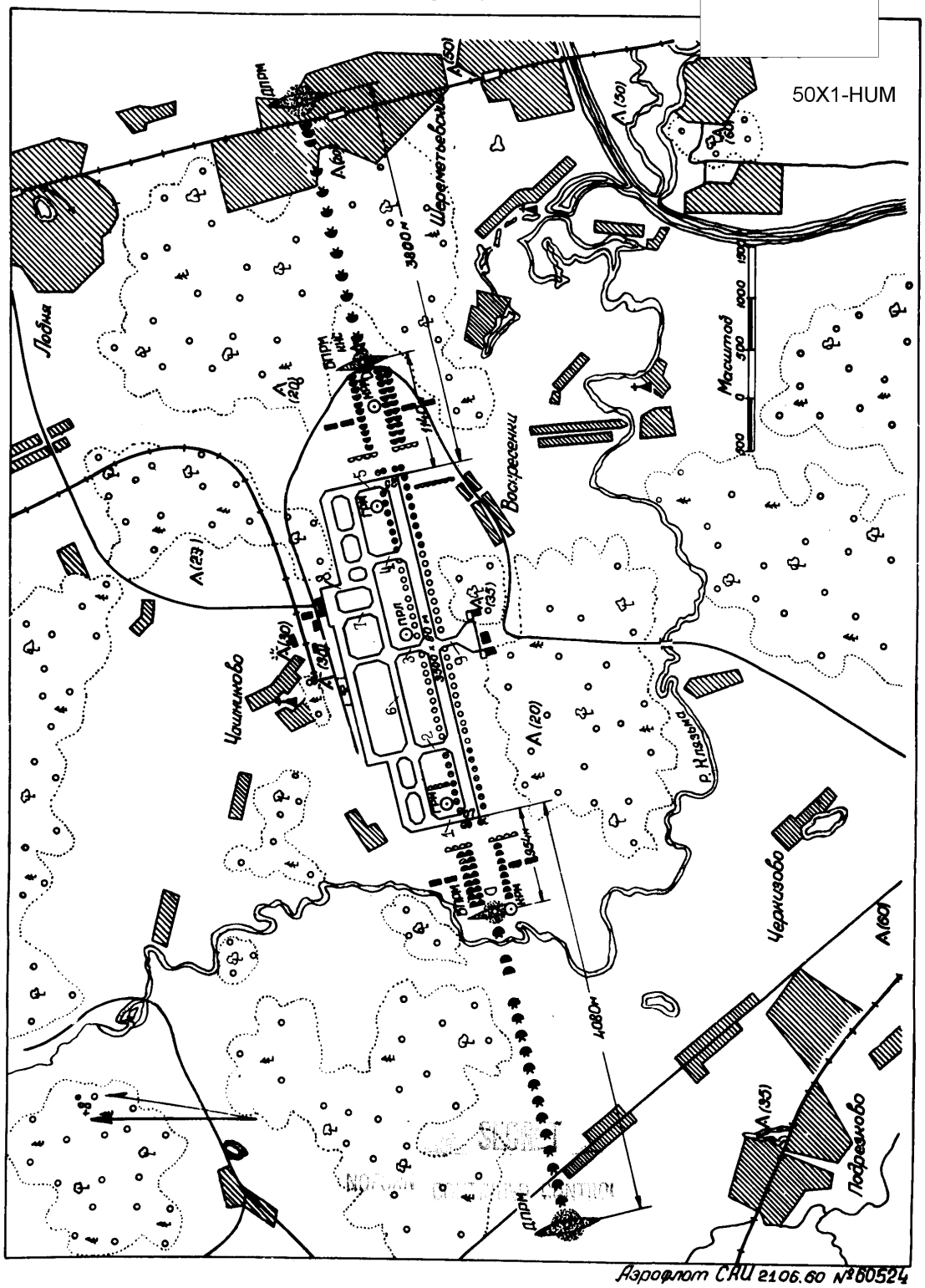
КРОКИ

28км. с. с.зап. центра г Москвы

уг. моря +190м

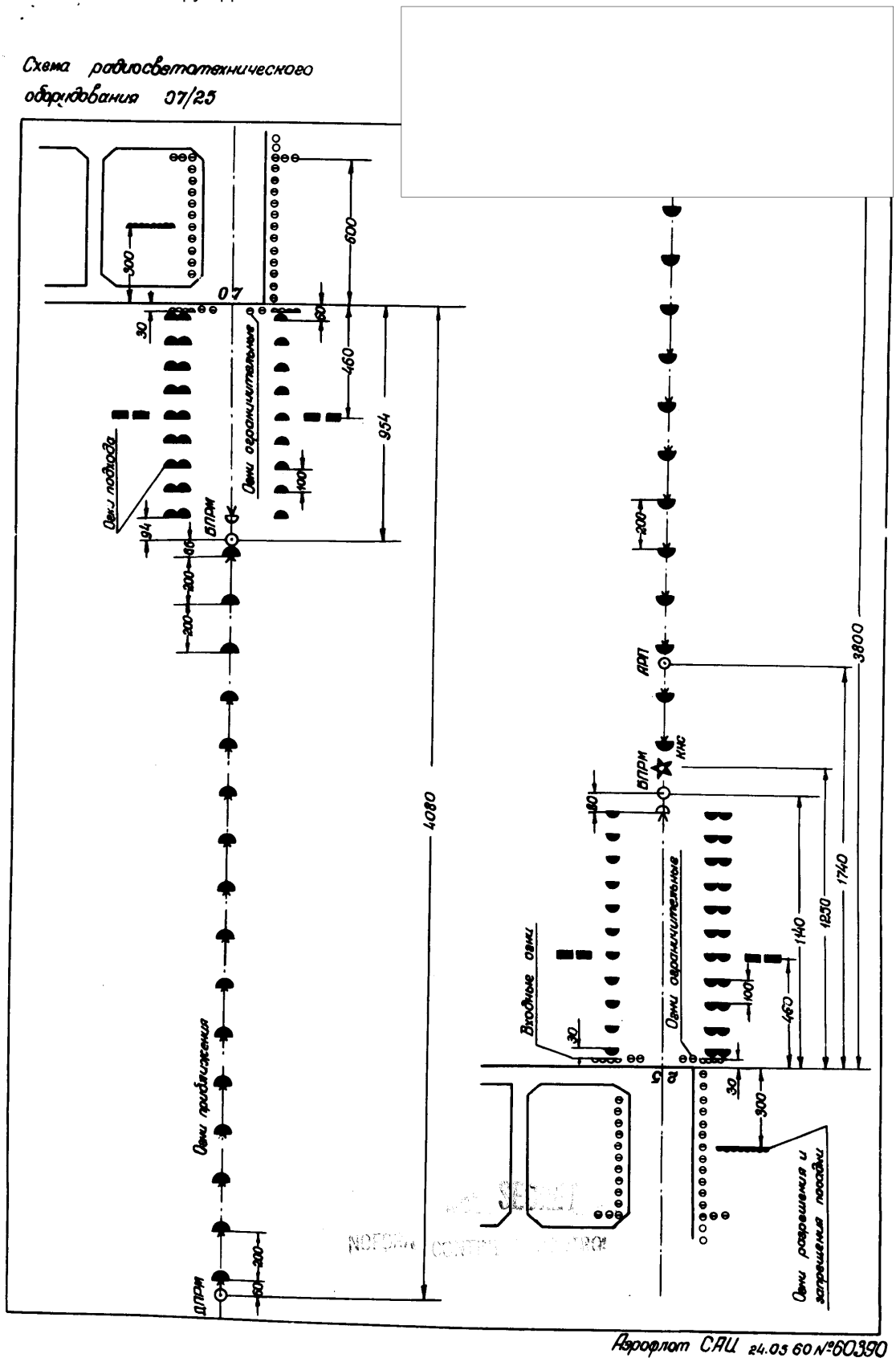
МОСКВА (ШЕРЕМЕТЬЕВО)

50X1-HUM



Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1



Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

50X1-HUM

МОСКВА /ШЕРЕМЕТЬЕВО/
КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ И ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ
MOSCOW /SHEREMETIEVO/
Brief description and flight rules.

I. Описание аэродрома

I.I. Аэродром расположен в 28 км северо-северо западнее от центра г. Москвы.

Контрольная точка - центр ВПП.

Превышение над уровнем моря +I90м, магнитное склонение $+8^0$.

I.2. Аэродром имеет ВПП размером 3500х80м с магнитными курсами посадки $68/248^0$ (07/25).

Аэродром принимает все типы самолетов в течение круглого года.

2. Препятствия

2.I. В районе аэродрома имеются препятствия:

2.I.I. Севернее ВПП на расстоянии 600м расположены служебные здания высотой 30м и лес высотой до 20м. На расстоянии I90м от центра ВПП оборудование РСП высотой I6 м.

2.I.2. На северо-востоке и востоке на расстоянии 800м от порога ВПП 25 имеется лес высотой до 25м, далее на расстоянии 6км от центра ВПП расположены столбы высоковольтной электролинии высотой 40 м.

2.I.3. На востоке на расстоянии 6км от центра ВПП находятся трубы высотой 50м.

2.I.4. На юге, вдоль ВПП, на расстоянии 300м расположены служебные здания и лес высотой до 35 м.

2.I.5. На западе-юго-западе на расстоянии 7км от центра ВПП находится труба высотой 60м.

2.I.6 На западе и сев-западе на расстоянии I,5-3км от порога ВПП 07 - лес высотой до 20м.

2.I.7. Высоты препятствий указаны относительно уровня аэродрома.

3. Радио и светотехническое оборудование

3.I. Посадка самолетов на ВПП 07 и 25 обеспечивается средствами посадки:

3.I.I. Курсо-глиссадной системой /КГСП/.

3.I.2. Системой посадки по 2 приводным радиостанциям.

3.I.3. Радиолокационной системой посадки /РСП/.

3.I.4. УКВ радиопеленгаторами.

3.2. Светооборудование расположено на подходах к ВПП 07 и 25 и состоит из огней прибли-

1. Description of aerodrome.

1.1. Sheremetievo aerodrome is situated at 28 km from and N-N-W of center of Moscow city. Reference point is in the center of RNWY. Elevation + 190 m, variation + 8^0.

1.2. There is RNWY at the aerodrome. Dimension 3500x80 m. The course of landing $68-248^0$ M. All types of aircraft can land at the aerodrome throughout the year.

2. Obstructions.

2.1. There are the following obstructions in the vicinity of aerodrome:

2.1.1. North of RNWY at 600 m are administration buildings, height 30 m and a wood, height 20 m. Radar landing system equipement, height 16 m, is situated at a distance of 190m from the center of RNWY.

2.1.2. N-E and E of RNWY at 800 m from threshold 25 there is a wood,height 25 m,then at 6 km from the center of RNWY masts of high tensinn line are situated,height 40 m.

2.1.3. East of RNWY at 6 km from its center there are chimneys, height 50 m.

2.1.4. 300 m S of and parallel to RNWY are administration buildings and a wood, height 35 m.

2.1.5. W and S-W of RNWY at 7 km from its center there is a chimney,height 60 m.

2.1.6. W and N-Wof RNWY at 1,5-3 km from the threshold 07 there is a wood, height 20 m.

2.1.7. The heights of obstructions are above aerodrome level.

3. Radio and lighting facilities.

3.1. Landing of aircraft on RNWY 07 and 25 is ensured by following facilities:

3.1.1. Instrument landing system /ILS/.

3.1.2. System of landing using 2 NDBs.

3.1.3. Radar landing system /RSP/.

3.1.4. VDF stations.

3.2. Lighting facilities are located on approach to RNWY 07 and 25 and consist of approach, lead in, threshold,landing area and

Аэрофлот САИ I8.02.6I № 6III9

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

жения, подхода, входных, ограничительных и посадочных.

3.3. В полосе подхода к ВПП 25 и на расстоянии 1250м от ее порога установлен кодовый светомаяк красного огня с кодовым сигналом "АД".

4. Подход к аэродрому и полеты в районе аэропорта

4.1. Подход к аэродрому осуществляется на заданных диспетчерской службой эшелонах, строго по указанным на схемах маршрутам. Отклонение от маршрута полета в зоне аэродрома Шереметьево ЗАПРЕЩЕНО. Всякое изменение маршрута и высоты полета может быть сделано только с разрешения диспетчерской службы.

4.2. Отдельные приводные радиостанции - Ивановское и Опалиха являются исходными пунктами, от которых производится выход на аэродром и построение маневра захода на посадку.

4.3. При входе самолетов в диспетчерскую зону Шереметьево экипажи обязаны держать связь по радио с диспетчерской службой "Шереметьево подход" и получать дальнейшие указания по полету.

5. П о с а д к а

5.1. С МК=68°.

5.1.1. Самолеты с ТРД и ТВД после пролета на высоте не ниже 3600м ОПРС Ивановское или на высоте 3000м ОПРС Опалиха следуют со снижением на ДПРМ аэродрома. От ДПРМ самолеты следуют с МК=68° в течение 30 секунд, затем выполняется левый разворот на МК=248°. Третий разворот выполняется при КУР=240° на ДПРМ, затем самолеты следуют с МК=158° к 4-му развороту, который выполняется при КУР=290° на высоте 400м по давлению аэродрома.

Выйдя на МКпосадки=68° экипаж производит дальнейшее снижение и расчет на посадку.

5.1.2. Поршневые самолеты после пролета ОПРС Ивановское или ОПРС Опалиха по указанию диспетчерской службы следуют на ДПРМ аэродрома. От ДПРМ полет производится по левому малому прямоугольному маршруту . Время полета между первым и вторым разворотами 45 секунд. Третий разворот выполняется при КУР=240°, четвертый разворот при КУР=285° на высоте 300м по давлению от уровня аэродрома.

После разворота на МКпосадки=68° производится дальнейшее снижение и расчет на посадку.

RNWY lights.

50X1-HUM

3.3. An identification red light beacon with code signal "AD" is located in the approach area to RNWY 25 at 1250 m from the threshold of RNWY 25.

4. Approach to a/d and flights in airport's area.

4.1. Approach to a/d is conducted at flight levels assigned by Sheremetievo CTR sevice only according to the routes designated in charts. Deviation from flight route in the area of Sheremetievo a/d is PROHIBITED. All change of altitude and flight route may be made only in accordance with CTR service instructions.

4.2. Ivanovskoe and Opaliha NDBs are initial points from which aircraft should enter the a/d and execute approach and landing procedure.

4.3. When entering CTR Sheremetievo pilots must maintain a radio communication with "Sheremetievo Approach" and obtain further instructions concerning the flight.

5. Landing.

5.1. With course of landing 68° M.

5.1.1. After passing over Ivanovskoe NDB at but not below 3600 m or Opaliha NDB at 3000 m turbo-jet and turbo-prop aircraft execute a descent flight to LOM of a/d. Passing over LOM aircraft fly for 30 seconds on heading 68° M, then turn left and fly on heading 248° M.The turn on to base leg is performed when the course angle is 240°.Then aircraft fly on heading 158° M and turn on to final when the course angle is 290° M at 400 m QFE. After turning on heading 68° M aircraft continue descent and execute the landing.

5.1.2. After passing over Ivanovskoe NDB or Opaliha NDB piston aircraft fly to LOM of a/d according to the instructions obtaind from ATC. Passing over LOM aircraft join small left rectangular route. The time of flight between turning on to cross-wind leg and down-wind leg is 45 secs. The turn on to base leg is performed when the course angle is 240°, the turn on to final is permormed when the course angle is 285° at 300 m QFE. After turning on heading 68° M aircraft continue the descent flight and execute the landing.

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

50X1-HUM

5.2. С МК-248°.

5.2.I. Самолеты с ТРД и ТВД после пролета на высоте не ниже 3600м ОПРС Ивановское или на высоте 3000м ОПРС Опалиха выполняют разворот на МК-338°, с которым следуют со снижением от ОПРС Ивановское до КУР-I00°, от ОПРС Опалиха до КУР-I05° на ДПРМ аэродрома.

Выполнив правый разворот на МК-68° самолеты следуют к третьему развороту, который выполняется при КУР-II0° на ДПРМ аэродрома. Четвертый разворот на МКпосадки-248° выполняется при КУР-70° на высоте 400м.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ: Выполнение третьего разворота при КУР на ДПРМ более II0° запрещается.

5.2.2. Поршневые самолеты после пролета ОПРС Ивановское или ОПРС Опалиха следуют по прямой на БПРМ аэродрома Шереметьево. После пролета БПРМ полет производится по правому малому прямоугольному маршруту .

Время полета с МК-338° после первого разворота до второго - 45 секунд. От второго разворота самолеты с МК-68° и со снижением следуют до КУР-I20°, при котором производится третий разворот. Далее самолеты следуют с МК-I58° до КУР-75° и на высоте 300м по давлению от уровня аэродрома производят четвертый разворот.

ПРИМЕЧАНИЕ: При заходе на посадку поршневых самолетов и самолетов с ТРД и ТВД высота пролета ДПРМ 200м, БПРМ - 60м по давлению от уровня аэродрома.

6. Зоны ожидания

6.I. Для ожидания очереди на посадку самолетов с ТРД, ТВД и поршневых установлены две зоны ожидания.

6.I.I. Зона ожидания № I расположена над ДПРМ с МКпос.-248°, полет в которой производится по большому правому прямоугольному маршруту.

6.I.2. Зона ожидания № 2 расположена над ДПРМ с МКпос-68°, с выполнением полета по большому левому прямоугольному маршруту.

6.2. Для самолетов с поршневыми двигателями полет в зонах № I и № 2 производится по малым прямоугольным маршрутам. Время полета между первым и вторым разворотами 45 секунд.

6.3. В зоне ожидания самолеты эшелонируются по высотам через 300м до высоты 6000м и свыше 6000м через I000м. Отсчет высоты производится по барометрическому высотомеру, шкала которого установлена на 760мм ртутного столба.

5.2. With course of landing 248° M.

5.2.1. After passing Ivanovskoe NDB at but not below 3600 m turbo-jet and turbo-prop aircraft turn on heading 338° M,then execute the descent flight when the course angle is 100°: After passing Opaliha NDB at 3000 m they turn on heading 338° M,then execute the descent flight when the course angle is 105°. After making right turn on heading 68° M aircraft proceed the turn on to base leg when the course angle is 110°. The turn on to final is performed when the course angle is 70° at400 m

WARNING: Turn on to base leg to LOM when the course angle is more than 110° is prohibited.

5.2.2. After passing over Ivanovskoe NDB or Opaliha NDB piston aircraft fly straight to LIM of Sheremetievo a/d. After passing over LIM aircraft join small right rectangulare route.

The time of flight on heading 338° M between turn on to cross-wind leg and down-wind leg is 45 secs. After turning on down-wind leg aircraft execute the descent flight on Heading 68° M when the course angle is 120°,then they turn on to base leg. Then aircraft fly on heading 158° M when the course angle is 75° and turn on to final leg at 300 m QFE.

REMARK : Turbo-jet,turbo-prop and piston aircraft land so as fly over LOM at 200 m and over LIM at 60 m QFE.

6. Holding areas.

6.1. For the sequence of landing there estalished 2 holding areas for turbo-jet, turbo-prop and piston aircraft.

6.1.1. Holding area № 1 - over LOM, the course of landing 248° M, flight in holding area № 1 is conducted according to big right rectangular route.

6.1.2. Holding area № 2 - over LOM, the course of landing 68° M,flight in holding area № 2 is conducted according to big left rectangular route.

6.2. For piston aircraft flight in holding areas is conducted according to small rectangular route. The time of flight between turn on to cross-wind leg and down-wind leg is 45 secs.

6.3. Vertical separation between aircraft in holding area at altitudes up to 6000 m is 300 m and above 6000 m- 1000 m according to

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

50X1-HUM

6.4. При необходимости производства внеочередной посадки для поршневых самолетов командир экипажа обязан доложить диспетчеру КДП и с его разрешения и указания выполнить внеочередной заход на посадку, для чего выйти на ДПРМ на заданном эшелоне и после пролета ДПРМ следовать одну минуту с посадочным курсом без снижения, установить на шкале высотомера давление от уровня аэродрома и с прежним курсом со снижением 4-5 м/сек следовать в течение 3-х минут, затем выполняется первый разворот. Дальнейший полет производится по прямоугольному маршруту со снижением для захода на посадку.

Пролет траверза ДПРМ /после второго разворота/ на высоте 300м.

7. Выход с аэродрома самолетов с ТРД и ТВД

7.1. При взлете с МК=68°.

7.1.1. После взлета и набора высоты 200м производится левый разворот на МК=338°, с которым набирается высота 2000м, затем выполнив левый разворот на МК=198° полет производится с набором высоты в направлении на ОПРС Ивановское. По достижении КУР=255° на ДПРМ аэродрома выполняется правый разворот с выходом в направлении на ОПРС Осташево. Пролет траверза ОПРС Ивановское на высоте не ниже 3600м.

7.1.2. При отходе самолетов от аэродрома в направлении на ОПРС Черная Грязь, после взлета и набора высоты 2000м, как указано в п. 7.1.1. производится левый разворот на МК=171°, с которым следуют на ОПРС Опалиха. Пролет ОПРС Опалиха на высоте 5000м.

ПРИМЕЧАНИЕ: В зависимости от воздушной обстановки над аэродромом, по указанию диспетчерской службы, набор высоты самолетов, уходящих на ОПРС Осташево, производится по левому прямоугольному маршруту до траверза ДПРМ и далее на ОПРС Осташево. Самолеты, уходящие на ОПРС Опалиха по указанию диспетчерской службы производят полет с набором высоты по левому прямоугольному маршруту до второго разворота/КУР=240°/, затем следуют на ОПРС Опалиха.

7.2. При взлете с МК=248°.

7.2.1. После взлета и набора высоты 200м производится правый разворот на 90° и с МК=338° набирается высота 2000м. По достижении этой высоты выполняется правый разворот на МК=210°, с которым следуют в направлении ОПРС Ивановское до КУР=238° на ДПРМ, затем с правым разворотом выходят на прямую на ОПРС Осташево. Пролет траверза ОПРС Ивановское не ниже

the barometric altimeter setting to 760 mm mercury.

6.4. If an extraordinary landing is necessary for piston aircraft a pilot-in-command should report the operator and after obtaining clearance from him act as follows: fly towards LOM at the assigned level, then after passing it over proceed one minute with the course of landing without descent, then reducing the barometric pressure reading to a/d level /QFE/ during 3 minutes proceed descending 4-5 m/sec with the same course, and turn on to cross-wind leg. The further descent flight for approach to land is performed according to rectangular route. Flight over abeam of LOM/after turning on down-wind leg/ is conducted at 300 m.

7. Departure procedure for turbo-prop and turbo-jet aircraft.

7.1. For take-off on heading of 68° M.

7.1.1. After taking off and climbing to 200 m turn left on heading of 338° M to 2000 m then turn left on heading of 198° M and proceed climbing towards Ivanovskoe NDB. On reaching the course angle 255° turn right and proceed towards Ostashevo NDB. Overhead the abeam of Ivanovskoe NDB at not below 3600 m.

7.1.2. On departure of aircraft from the aerodrome towards Chernaia Griaz NDB after taking off and climbing to 2000 m, as described in para 7.1.1., turn left on heading of 171° M with which to follow towards Opaliha NDB. Overhead the Opaliha NDB at 5000 m.

Remarks: Depending on the intensity of air traffic in the area of a/d under the instructions from ATC aircraft flying towards the Ostashevo NDB, climb according to the left rectangular route up to abeam LOM and then proceed towards the Ostashevo NDB. Aircraft flying towards the Opaliha NDB under the instructions from ATC climb according to the left rectangular route before turning on to down-wind leg when the course angle is 240° and then proceed to Opaliha NDB.

7.2. For take-off on heading of 248° M.

7.2.1. After taking off and climbing to 200 m turn right at 90° on heading of 338° M and climb to 2000 m. On reaching 2000 m turn right on heading of 210° M and fly towards Ivanovskoe NDB till the course angle is 238° to LOM of a/d, then after turning right proceed to go straight ahead in the direction of the Ostashevo NDB. Flight over abeam Ivanovskoe

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

50X1-HUM

3600м.

7.2.2. При отходе самолетов от аэродрома в направлении на ОПРС Черная Грязь после взлета и набора высоты 2000м, как указано в п.7.2.I. производится правый разворот на МК=I82°, с которым следуют на ОПРС Опалиха. Пролет ОПРС Опалиха на высоте 5000м.

ПРИМЕЧАНИЕ: В зависимости от воздушной обстановки, самолеты, вылетающие в направлении ОПРС Осташево, могут быть после взлета направлены аэродромной диспетчерской службой по прямой на ОПРС Осташево с набором высоты, а самолеты, уходящие на ОПРС Черная Грязь после взлета и набора по прямой 200м с левым разворотом на ОПРС Опалиха.

8. Выход с аэродрома самолетов с поршневыми двигателями

8.I. При взлете с МК=68°.

8.I.I. Самолеты, уходящие на ОПРС Осташево после взлета и набора высоты по прямой 200м следуют с набором высоты по левому прямоугольному маршруту или по указанию аэродромной диспетчерской службы выполняется правый разворот на МК=248°, с которым следуют до траверза ДПРМ. Далее полет выполняется в направлении на ОПРС Осташево. Пролет траверза ОПРС Ивановское не выше 2400м.

8.I.2. Самолеты, уходящие на ОПРС Опалиха, после взлета и набора высоты по прямой 200м выполняют полет с набором высоты по левому прямоугольному маршруту. После второго разворота, следуя с МК=248° при КУР=3I5°, производится левый разворот на ДПРМ аэродрома и далее на ОПРС Опалиха или по указанию аэродромной диспетчерской службы выполняется правый разворот с набором высоты в направлении на ОПРС Опалиха.

8.2. При взлете с МК=248°.

8.2.I. Самолеты, уходящие на ОПРС Осташево после взлета и набора высоты по прямой 200м следуют в направлении ОПРС Осташево с набором заданного эшелона, но не выше 2700м. Пролет траверза ОПРС Ивановское не выше 2400м.

8.2.2. Самолеты, уходящие на ОПРС Опалиха после взлета и набора высоты по прямой 200м производят левый разворот с набором высоты в направлении на ОПРС Опалиха.

ПРИМЕЧАНИЕ: В зависимости от воздушной обстановки над аэродромом набор эшелона может быть задан над аэродромом по прямоугольному маршруту.

NDB at not below 3600 m.

7.2.2. On departure of aircraft from the aerodrome towards Chernaia Griaz NDB after taking off and climbing to 2000 m, as described in para 7.2.1., turn right on heading of 182° M with which to follow towards Opaliha NDB. Flight over Opaliha NDB at 5000 m.

Remarks: Depending on the intensity of air traffic, aircraft flying out towards the Ostashevo NDB can after take-off be directed by ATC straight ahead to the Ostashevo NDB. Aircraft going towards the Chernaia Griaz NDB after take-off and climbing straight ahead 200 m with left turn towards the Opaliha NDB.

8. Departure procedure for piston aircraft.

8.1. For take-off on heading of 68° M.

8.1.1. Aircraft going to Ostashevo NDB after taking off and climbing straight ahead to 200 m continue to climb according to left rectangular route or, under instructions from ATC turn right on heading of 248° M with which to follow to abeam LOM, then fly towards the Ostashevo NDB. The flight over abeam Ivanovskoe NDB at not above 2400 m.

8.1.2. Aircraft going to Opaliha NDB after taking off and climbing straight ahead to 200 m continue to climb according to left rectangular route. After turning on to down-wind leg fly on heading of 248° M and when the course angle is 315° turn left and proceed to LOM, then to the Opaliha NDB or, under the instructions from ATC turn right climbing and proceed towards the Opaliha NDB.

8.2. For take-off on heading 248° M.

8.2.1. Aircraft going to the Ostashevo NDB after taking off and climbing straight ahead to 200 m proceed to the Ostashevo NDB climbing up to the allocated flight level but not above 2700 m. The flight over abeam Ivanovskoe NDB at not above 2400 m.

8.2.2. Aircraft going to the Opaliha NDB after taking off and climbing straight ahead to 200 m make climbing turn left towards the Opaliha NDB.

Remarks: Depending on the intensity of air traffic in the area of a/d the pilot-in-command may be instructed to climb above the a/d according to rectangular route.

SECRET

NOFORN

CONFIDENTIAL

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

9. Особое указание

9.I. В случаях, когда экипаж самолета, выходящего из Московской воздушной зоны, не может достичь заданного эшелона /высоты/ для пролета назначенной ОПРС или рубежа в указанное время, он обязан немедленно доложить об этом диспетчерской службе, управляющей движением самолета, и действовать по ее указаниям.

9.2. Перестановка барометрической шкалы высотомера с величины атмосферного давления аэродрома взлета на стандартное давление /760мм ртутного столба/ производится после взлета и набора истинной высоты полета не менее 400м над уровнем аэродрома .

9. Special instructions.

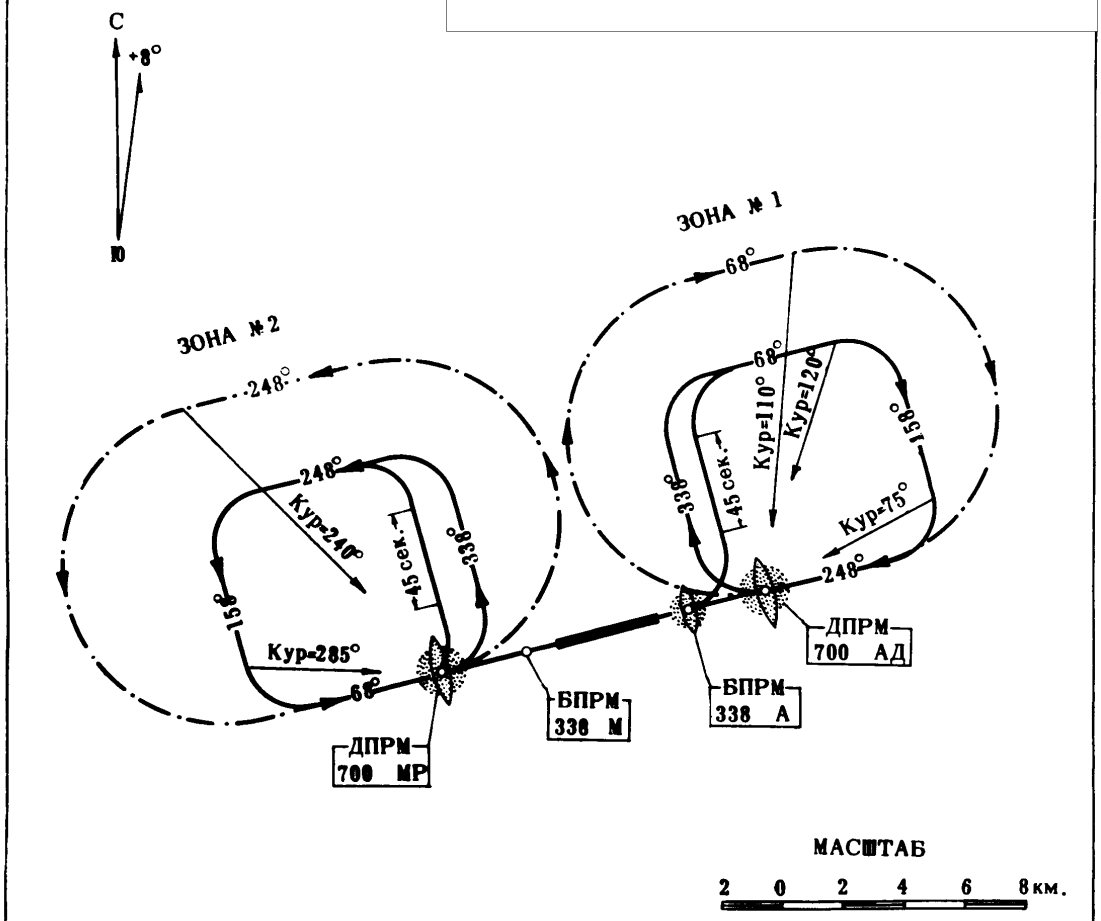
9.1. In case when pilots of an aircraft leaving the Moscow TMA cannot reach the assigned flight level / altitude/ for passing over NDB in the determined time, they should immediately report the operator about it and act according to the instructions of the operator.

9.2. The change over of QFE of the departure aerodrome to the standard pressure / 760 mm mercury/ is performed after taking off and climbing to the height not below 400 m above the aerodrome level.

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

ЗОНЫ ОЖИДАНИЯ



Approved SECURITY CONTROL

Аэрофлот САИ 07.02.61. № 61085

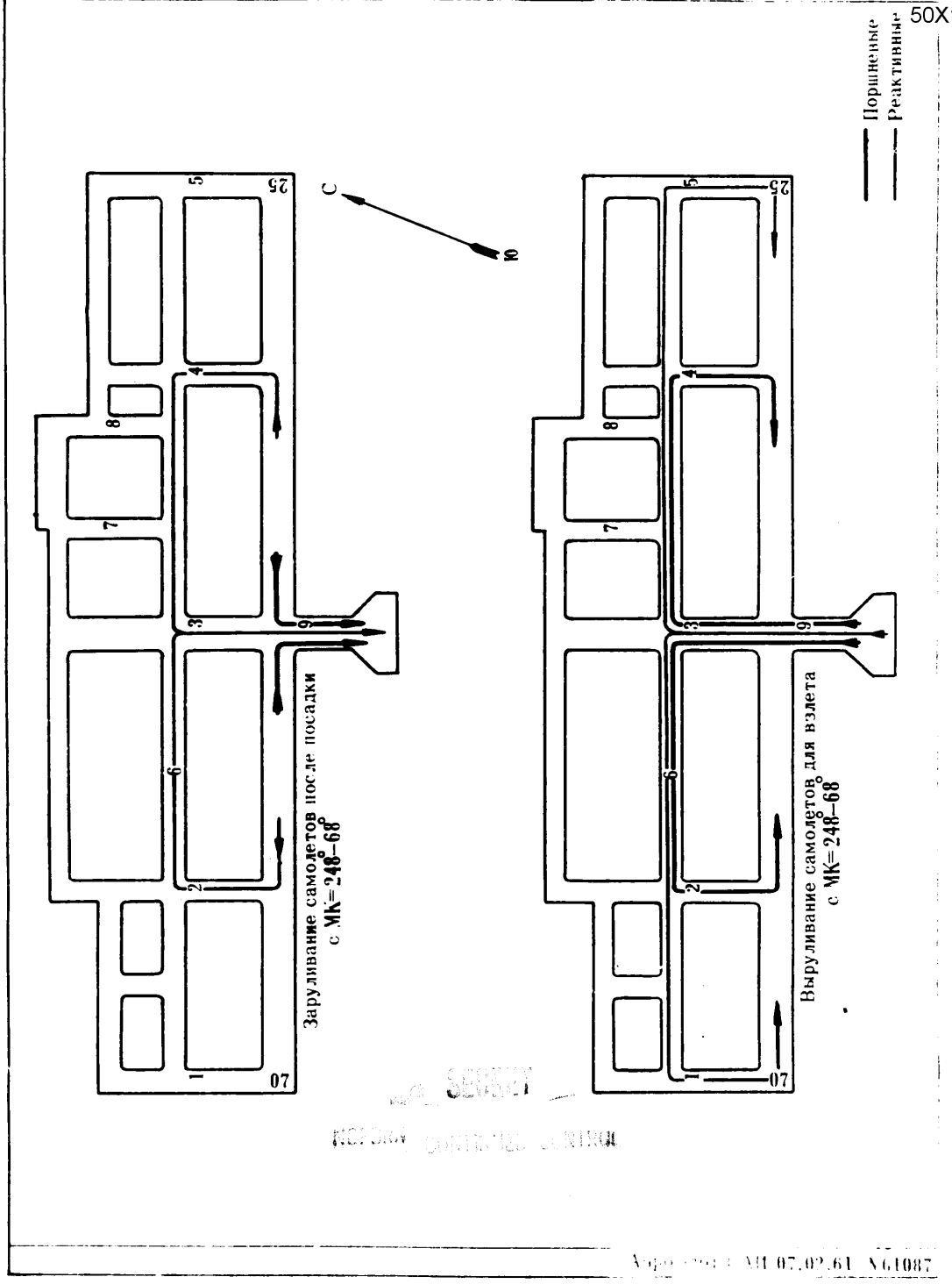
Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

СХЕМА ВЫРУЛИВАНИЯ И ЗАРУЛИВАНИЯ САМОЛЕТОВ

МОСКВА / Шереметьево

50X1-HUM



SECRET

Утв. [illegible] 07.02.61 №1087

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

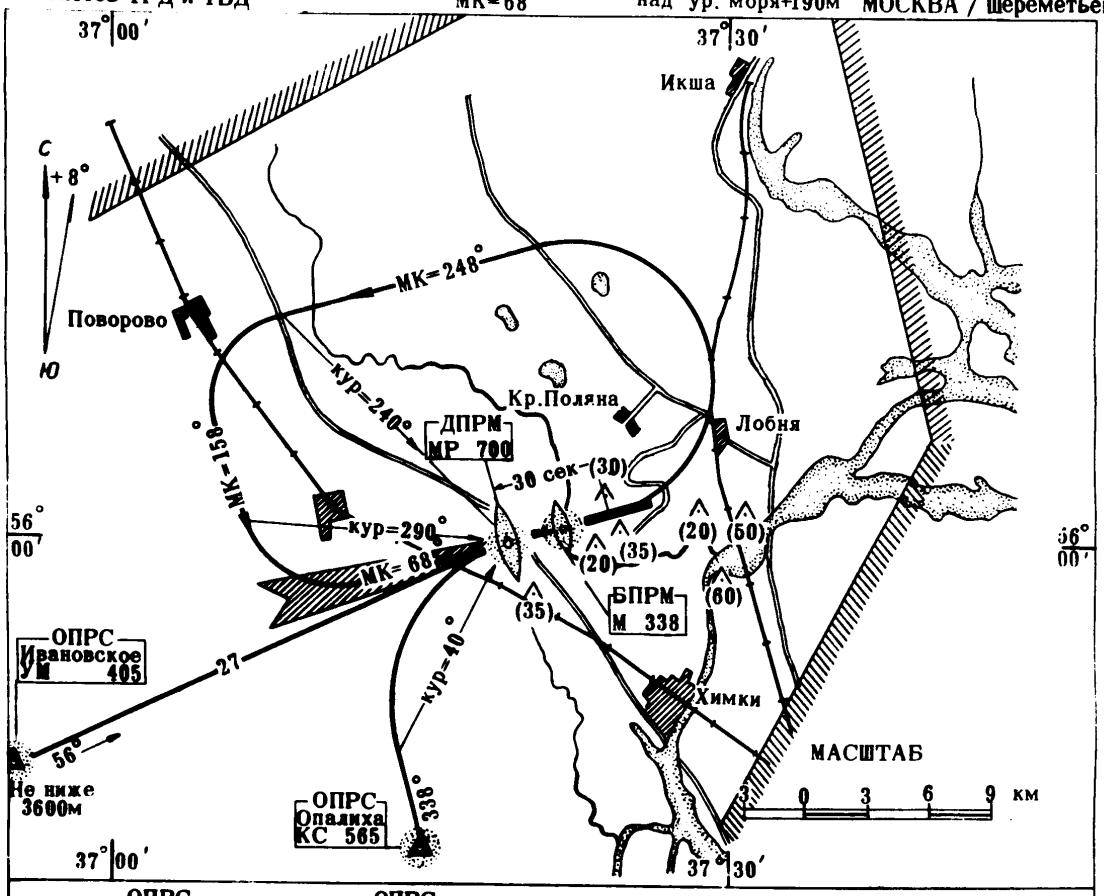
Схема пробивания облаков и захода на посадку по ОСП и КГСП для самолетов ТРД и ТВД

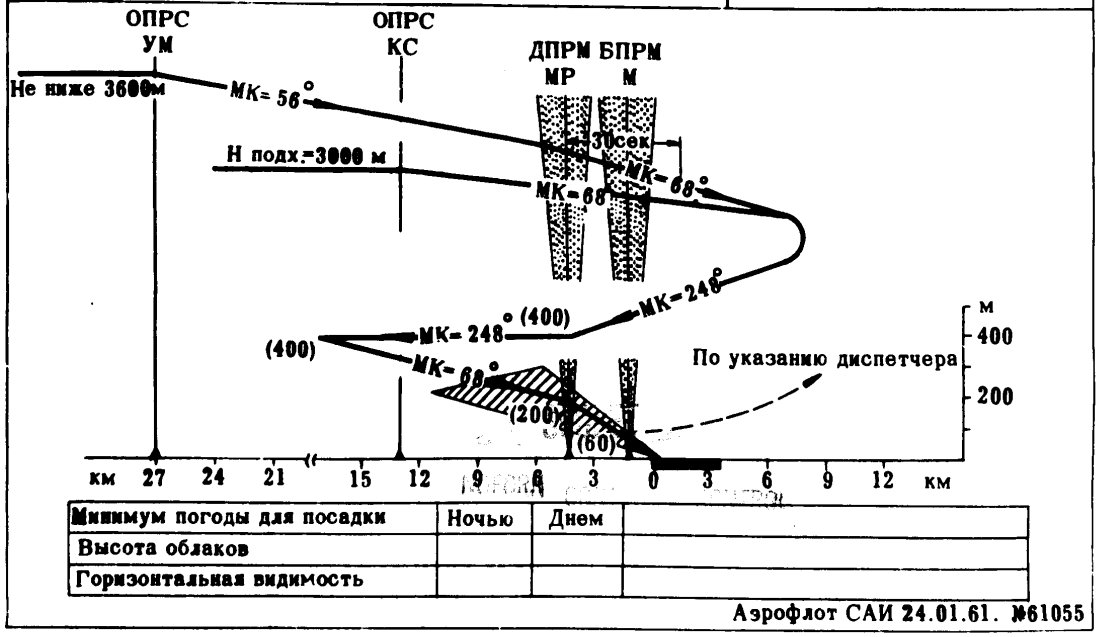
Посадочный МК=68°

Превышение над ур. моря+190м

МОСКВА / Шереметьево

50X1-HUM





Минимум погоды для посадки	Ночью	Днем	
Высота облаков			
Горизонтальная видимость			

Аэрофлот САИ 24.01.61. №61055

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

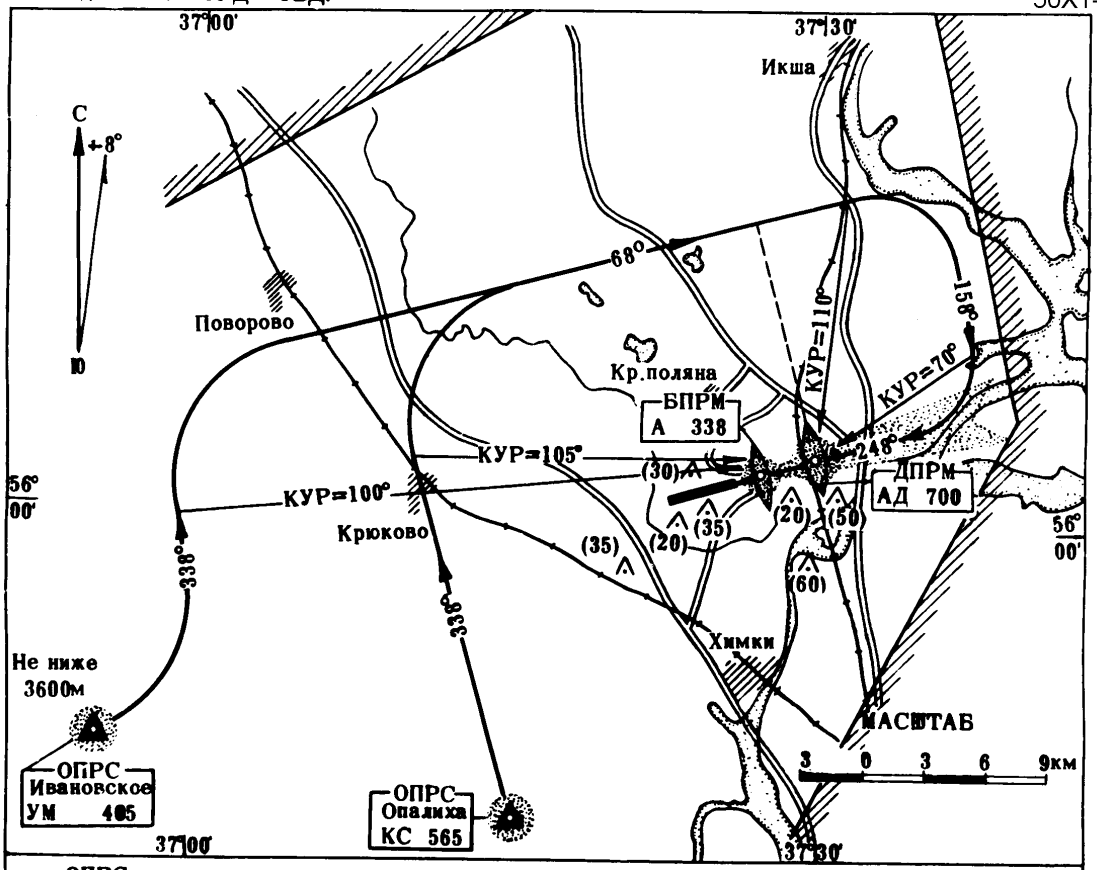
Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

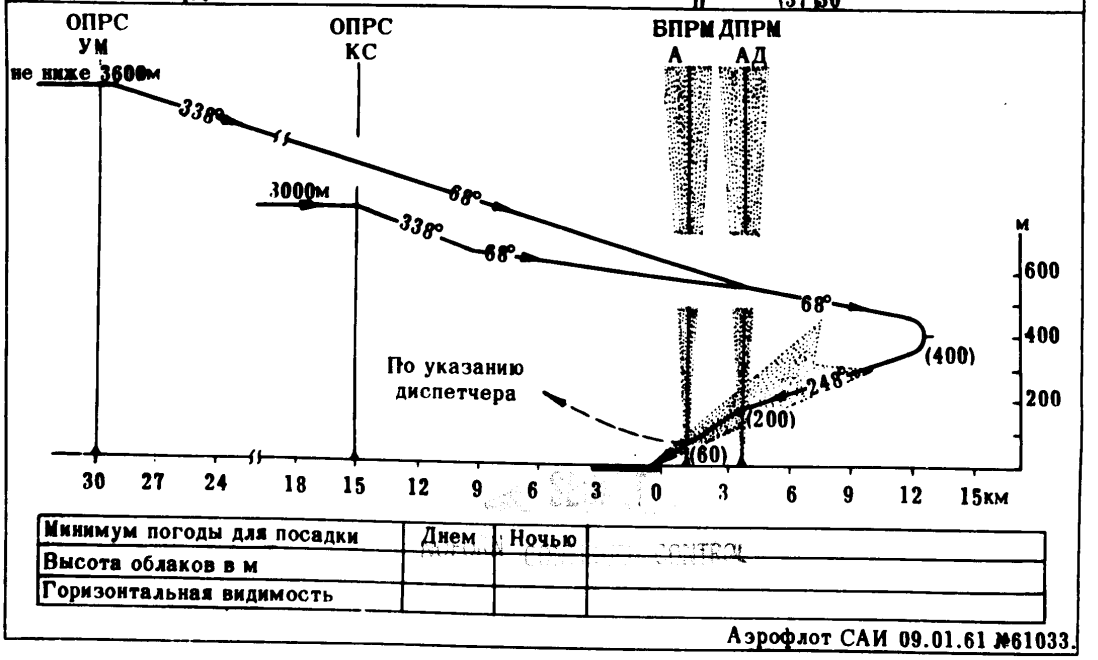
Схема пробивания облаков и захода на посадку по ОСП и КГСП для сам. с ТРД и ТВД.

Посадо... МК=248° Превышение над ур. моря +190м

МОСКВА/Шереметьево

50X1-HUM





Минимум погоды для посадки	Днем	Ночью
Высота облаков в м		
Горизонтальная видимость		

Аэрофлот САИ 09.01.61 №61033.

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

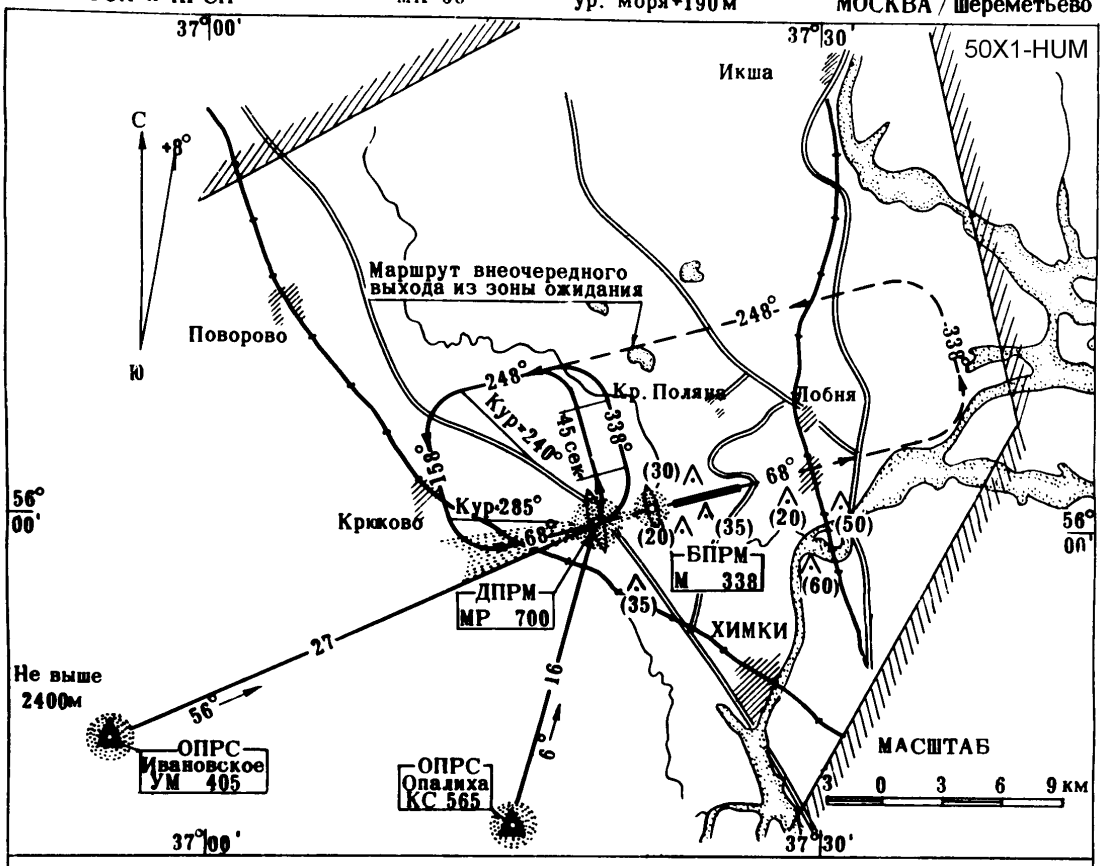
Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

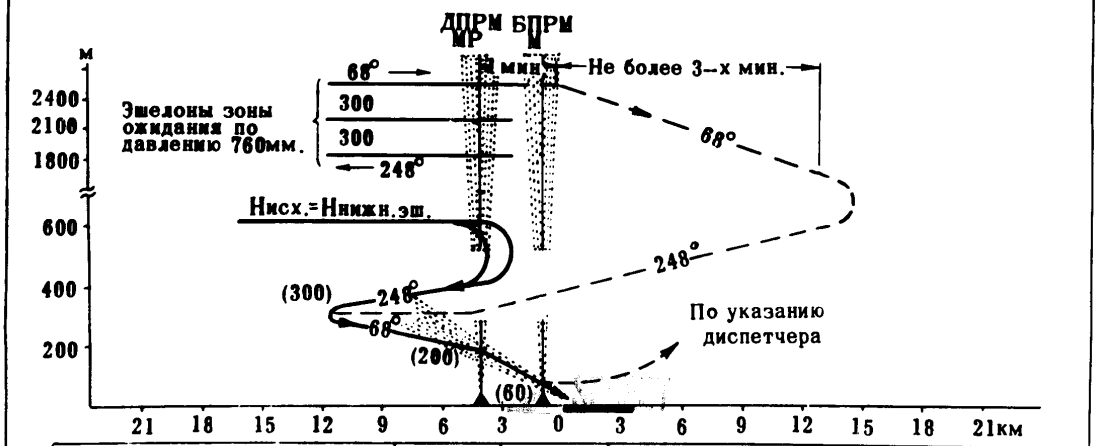
Схема пробивания облаков и захода на посадку по ОСП и КГСП

Посадочный МК=68°

Превышение над ур. моря+190м

МОСКВА / Шереметьево





Минимум погоды для посадки	Днем	Ночью	
Высота облаков			
Горизонтальная видимость			

Аэрофлот САИ 11.01.61 №61034

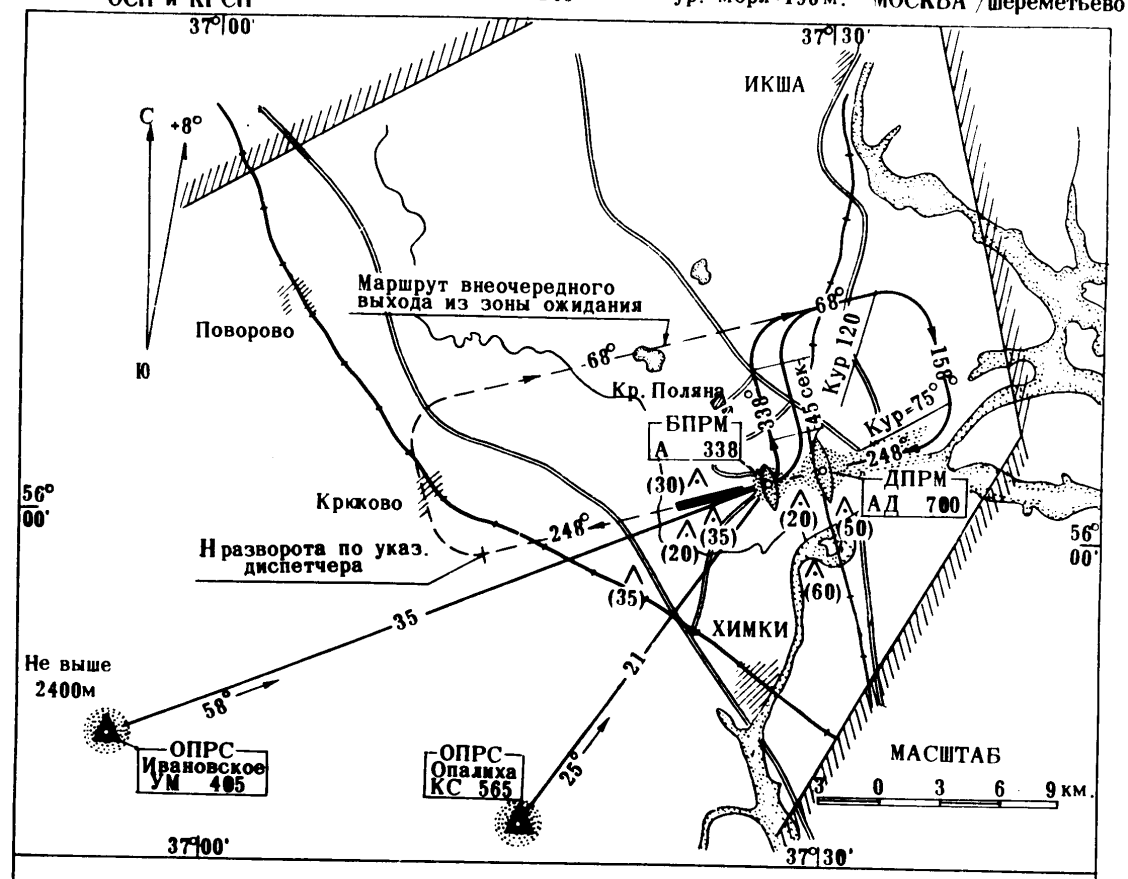
Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

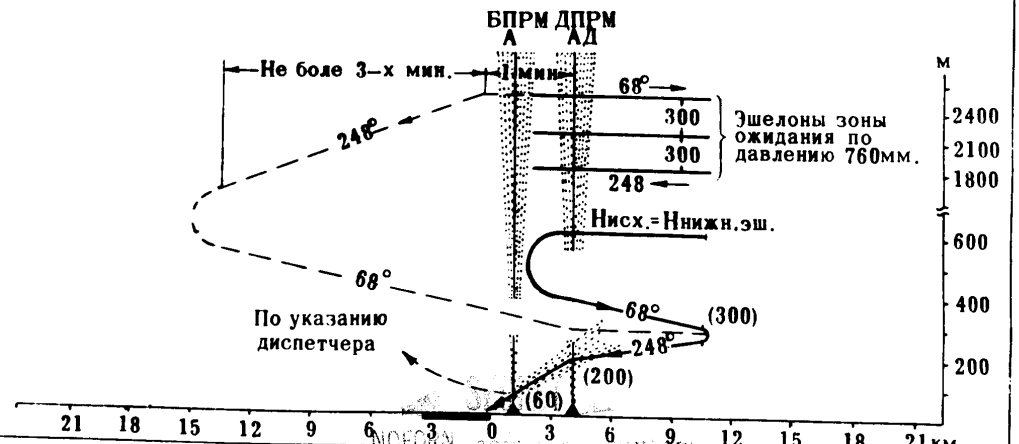
Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Схема пробивания облаков и захода на посадку по ОСП и КГСП

Посадочный МК=248° Превышение над ур. моря+190м. МОСКВА /Шереметьево

50X1-HUM





Минимум погоды для посадки	Днем	Ночью	
Высота облаков			
Горизонтальная видимость			

Аэрофлот САИ 09.01.61 №61031

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Аэродромы Aerodromes	Посадочный МК Course of landing /м/	Днем Day — Посадка Landing						Ночью Night — Посадка Landing					
		КГСП* CGSP*		РСП	GCA	ОСП 2 NDBs		КГСП* CGSP*		РСП	GCA	ОСП 2 NDBs	
		Высота облаков В М. QBB	Горизонт. видим. В М. QBA	Высота облак. В М. QBB	Горизонт. видим. В М. QBA	Высота облак. В М. QBB	Горизонт. видим. В М. QBA	Высота облак. В М. QBB	Горизонт. видим. В М. QBA	Высота облак. В М. QBB	Горизонт. видим. В М. QBA	Высота облак. В М. QBB	Горизонт. видим. В М. QBA
I	2	3	4	5	6	7	8	9	I0	II	I2	I3	I4
Внуково Vnukovo	62/242	50	500	50	500	50	500	50	I000	50	I000	50	I000
	I6/I96	50	500	50	500	50	500	50	I000	50	I000	50	I000
Великие Луки V. Luki	328	-	-	-	-	70	I500	-	-	-	-	I00	2000
Вильнюс Vilnius	I67	-	-	I00	I000	I00	I000	-	-	I00	I500	I00	I500
	347	70	I000	70	I000	70	I000	70	I000	70	I000	70	I000
Киев Kiev	82	-	-	50	500	50	500	-	-	50	I000	50	I000
	262	50	500	50	500	50	500	50	I000	50	I000	50	I000
Львов Lvov	I35	-	-	-	-	50	500	-	-	-	-	50	I000
	3I5	50	500	-	-	50	500	50	I000	-	-	50	I000
Минск Minsk	I20	-	-	-	-	70	I000	-	-	-	-	I00	I000
	300	70	800	-	-	70	800	I00	I000	-	-	I00	I000
Одесса Odessa	I75	50	500	-	-	50	500	50	I000	-	-	50	I000
	355	-	-	-	-	70	700	-	-	-	-	70	I000
Рига Riga	I45	-	-	50	500	50**	500**	-	-	70	I000	70	I000
	325	-	-	I50	I500	I50**	I500**	-	-	200	2000	200**	2000**
Рязань Riasan	64/244	I00	I000	-	-	I00	I000	I00	I500	-	-	I00	I500
Шереметьево Sheremetievo	68/248	50	500	50	500	50	500	50	I000	50	I000	50	I000

ПРИМЕЧАНИЕ: * Курсо-глиссадная система посадки, аналогичная ИЛСу, но самолеты, имеющие аппаратуру для ИЛС, без соответствующего дооборудования использовать КГСП для посадки не могут.

** Пробивание облаков производится по двум приводным радиостанциям, расположенным с противоположным курсом посадки.

REMARKS: * C G S P – Course Glide Path System of Landing has analogy with I L S system but ILS equipped aircraft cannot use C G S P without corresponding adjustment.

** Breaking down of clouds is made according to two locators situated with oposite course of landing.

Аэродром СКИ 17.02.61 № 61112

МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЕ МИНИМУМЫ АЭРОДРОМОВ
AERODROMES' METEOROLOGICAL MINIMA

50X1-HUM

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1 50X1-HUM

И Н Ф О Р М А Ц И И

RULES OF EXCHANGING METEROLOGICAL INFORMATION

В обмен метеорологической информации включаются:

Обмен авиапогодой, аэрологическими сведениями, оперативными шестичасовыми прогнозами погоды с трехчасовым перекрытием по районам аэропортов и штормовыми оповещениями и предупреждениями.

Период, в течение которого осуществляется взаимообмен метеорологической информацией между аэропортами СССР и аэропортами других стран, устанавливается в зависимости от расписания движения самолетов, при этом:

а/ авиапогода от аэропортов посадки и промежуточных аэродромов должна поступать в аэропорты вылета в период полетов ежечасно, начиная за 3 часа до вылета и кончая спустя I час после расчетного времени посадки самолета.

Обмен авиапогодой осуществляется по коду "АЭРО" / РМ I5-А/. В конце авиапогоды обязательно указывается величина атмосферного давления на уровне аэродрома в миллиметрах с десятыми долями. Скорость ветра указывается в метрах в секунду;

б/ первый шестичасовой прогноз, являющийся предварительным, должен быть передан из аэропорта посадки в аэропорт вылета не позднее чем за 3 часа до вылета из него первого самолета, последующие шестичасовые прогнозы с трехчасовым перекрытием передаются за час до начала срока их действия.

Обмен прогнозами погоды по районам аэропортов осуществляется кодами "ТАФ" и "ТАФОР" /РМ 51А и РМ 52А/, при этом скорость ветра указывается в метрах в секунду;

в/ обмен аэрологическими сведениями до максимальных высот, необходимых для оперативной работы, осуществляется по кодам КН-03 / РМ 32А/ КН-04 / РМ 35-А/;

г/ передача штормовой информации в период полетов производится немедленно по мере возникновения опасных для авиации явлений погоды в районе своего аэропорта и на гидрометстанциях, расположенных по трассе.

Каждая радиостанция, которая имеет связь с самолетом, по первому требованию экипажа, передает на борт соответствующую метеоинформацию.

The exchange of meteorological information includes:

Exchange of flying weather, aerological reports, route six-hour weather forecasts with three-hour overlappings by areas of airports, and storm notices and warnings.

The period in which meteorological information is exchanged between the USSR airports and the airports of other countries is established depending on the flight time-table and, moreover:

a/ from the airports of landing and the intermediate airports, flying weather must be received at the airports of take-off in the period of flights every hour, beginning from three hours prior to the take-off and ending one hour after the estimated time of landing.

Flying weatheris exchanged in AERO code /PM 15-A/. The flying weather report must end with an indication of the atmospheric pressure at aerodrome elevation with an accuracy expressed in tenths of a millimetre. The wind velocity is given in metres per second.

b/ The first six-hour weather forecast which is preliminary shall be transmitted from the airport of landing to the airport of take-off not later than three hours before the first aircraft takes off; subsequent six-hour forecast with three hours interlapping are transmitted one hour before their term of operation.

Weather forecasts for airport areas are exchanged in TAF and TAFOR codes /PM 51A and 52A/, wind velocity being given in metres per second.

c/ aerological reports up to the maximum altitudes necessary for operational work are exchanged in PM 32A and 35A.

d/ Information concerning meteorological phenomena representing a special hazard to aviation occured at the aerodrome or on route is transmitted immediately.

At the first request from the crew every radiostation in contact with the aircraft transmits the corresponding meteorological information.

NOFORN

Аэрофлот САИ I8.0I.6I № 6I042

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Индекс Index	Условное обозн. пункта Location indicators	Станция Station	Позывной Call/Sign	Род работы EM	Частота кГц день/ночь Frequencies kJ/kN	Форма или код Form or code	Передает погоду пунктов Contents	Время ЦЩ в минутах часа Time/H+.	Время работы Operational hours	Примечание Remarks
I	2	3	4	5	6	7	8	9	IO	II
26730	EVПИ EVPV	Вильнюс Vilnius	УДФ 5/Вильнюс-метео UDF 5/Vilnius-metee	AI/A3	3918/2868	Открытым текстом plain language	Вильнюс /26730/ Vilnius /26730/	27-30 57-60	H 24	
33345	EVKK EUKK	Киев Kiev	Киев-метео/РФФЦ Kiev-metee/RFFC	A3/AI	5470/3I02 6684/2854	АЭРО и ТАФ AERO and TAF	Киев /33345/ Kiev /33345/	06-09 36-39	H 24	
33393	EVKL EUKL	Львов Lwow	Львов-метео/ / РДФД Lwow-metee/ / RDFD	A3/AI	5650/3II6	АЭРО и ТАФ AERO and TAF	Львов /33393/ Lwow /33393/	I5-I8 45-48	H 24	
26850	EVПМ EUPM	Минск Minsk	Минск-метео/ / УЦИЙ Minsk-metee/ / UCIJ	A3/AI	6672/3408	АЭРО и ТАФ AERO and TAF	Минск /26850/ По запросу прм связи: Вильнюса /26730/ Риги /26422/ Внуково /27524/ Minsk /26850/ On request: Vilnius /26730/ Riga /26422/ Vnukovo /27524/	2I-24 5I-54	H 24	
27524	EVBB EUVV	Москва/Внуково Moscow/Vnukovo	Внуково-метео/ / УГАБ Vnukovo-metee/ / UGAB	A3/AI	III98, 7705, 4656/4656, 2770	АЭРО и ТАФ AERO and TAF	Внуково /27524/ Шереметьево /275I4/ Vnukovo /27524/ Sheremetievo /27514/	05-I5 35-45	H 24	Временно работает только А3 на русском языке. UPM Em A3 Russian lang
			УГАБ/Москва-центр UGAB/Moscow-Center	AI/A3	6672/3408	АЭРО и ТАФ AERO and TAF	Внуково /27524/ По запросу прм связи: Вильнюса /26730/ Риги /26422/ Минска /26850/ Рязани /27731/ Шереметьево /275I4/ Vnukovo /27524/ On request: Vilnius /26730/ Riga /26422/ Minsk /26850/ Riazan /27731/ Sheremetievo /27514/	05-08 35-38	H 24	

Аэрофлот СМИ 17.02.61 № 61113

50X1-HUM

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

I	2	3	4	5	6	7	8	9	IO	II
27524	EUBB EUWW	Москва/Внуково /продолжение/ Moscow/Vnukovo /cont./	РФНЕ RFNV	AI	II3I2/67I6	АЭРО и ТАФ AERO and TAF	Внуково /27524/ Vnukovo /27524/	IO-I3 40-43	Н 24	
33837	EUKO EUKO	Одесса Odessa	Одесса-метео/ УАФД Odessa-meteo/ UAFD	A3/AI	5700/3488	АЭРО и ТАФ AERO and TAF	Одесса /33837/ Odessa /33837/	27-30 57-60	Н 24	
26422	EUPR EUPR	Рига Riga	Рига-метео/УАОМ Riga-meteo/UAOI	A3/AI	5548/3072	АЭРО и ТАФ AERO and TAF	Рига /26422/ По запросу при связи: Минска /26850/ Вильнюса /26730/ Внуково /27524/ Riga /26422/ On request: Minsk /26850/ Vilnius /26730/ Vnukovo /27524/	24-27 54-57	Во время полетов НО	
2773I	EUWD EUWD	Рязань Riazan	-	-	-	-	-	-	-	По запросу при связи на частотах а/п Шереметьево и Внуково O/R when communicating on frequencies of Sheremetievo and Vnukovo.
27514	EUBC EUWS	Шереметьево Sheremetievo	-	-	-	-	-	-	-	По запросу при связи на частотах аэродромов Шереметьево и Внуково. O/R when communicating on frequencies of Sheremetievo and Vnukovo airports

50X1-HUM

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1
50X1-HUM

6 MAI 1961

GENERAL DEPARTMENT OF CIVIL AIR FLEET
UNDER THE COUNCIL OF MINISTERS OF USSR

AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE
S.A.I.

Aeronautical Information Guide of USSR /temporary/

Amendment № 10
" 28 January 1961

1. Pages to be destroyed:
RAC 7-1 10/05/60
RAC 8-1 20/03/60

New pages to be inserted:
RAC 7-1 30/12/60 601037
RAC 8-1 14/01/61 61036

2. Insert the following pages:
after RAC 8-1 14/01/61 61036 RAC 8-2 14/01/61 61036

3. Insert the following changes:
COM 1-4 10/10/60 Leningrad HDF call sign UTD in column 5 write down 3488 kc/s instead of 2874 kc/s.

SECRET

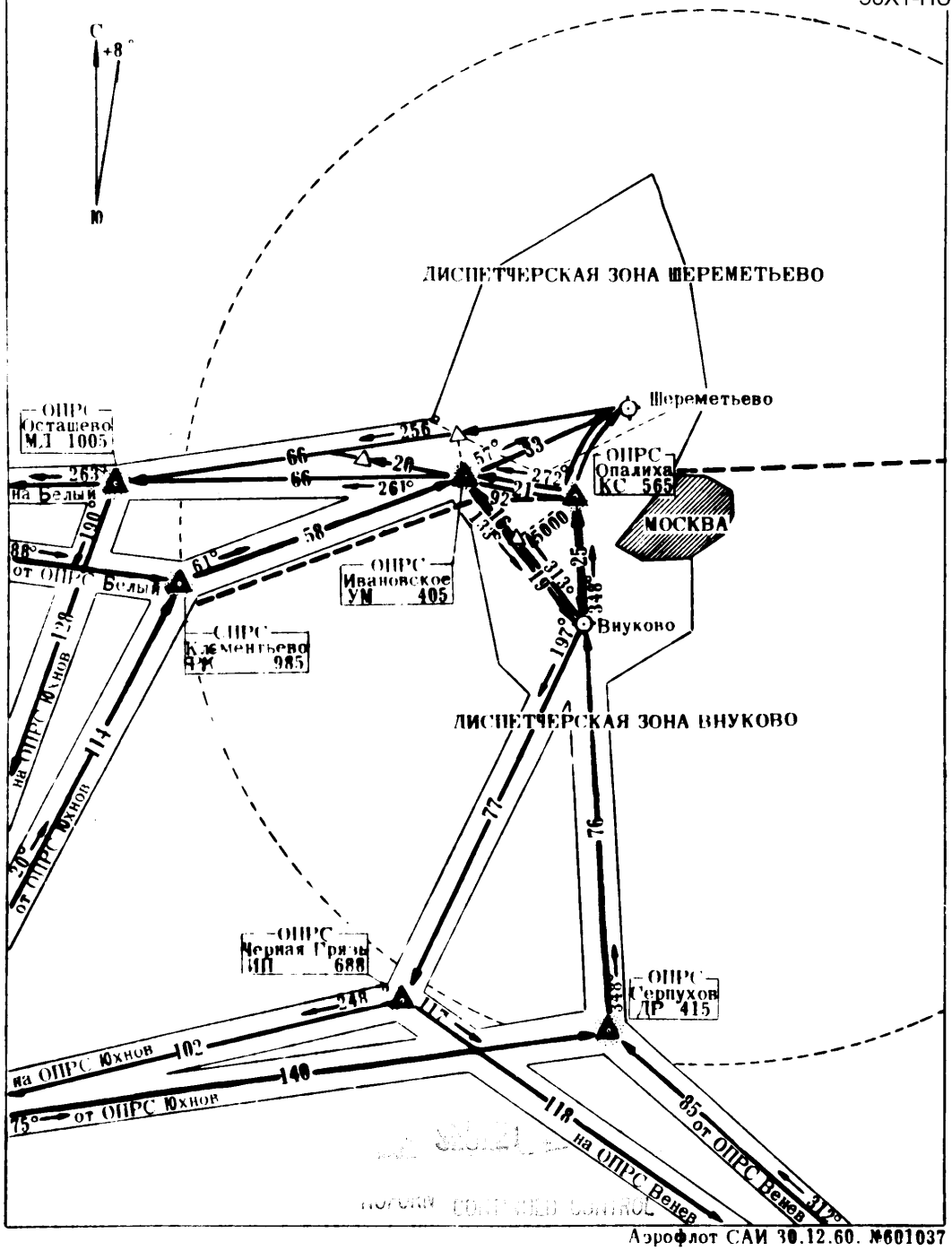
NOFORN CONTROL

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

МОСКОВСКАЯ ВОЗДУШНАЯ ЗОНА

50X1-HUM



Аэрофлот САИ 30.12.60. №601037

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

50X1-HUM

ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ
В МОСКОВСКОЙ ВОЗДУШНОЙ ЗОНЕ

FLIGHT RULES
WITHIN MOSCOW TERMINAL CONTROL AREA

Установлены следующие правила полетов в Московской воздушной зоне:

I. Общие положения

I.I. Полеты в Московской воздушной зоне производятся в строгом соответствии с настоящими правилами, которые обязательны для всех экипажей самолетов, производящих полеты в Московской воздушной зоне.

I.2. Экипажи несут ответственность за точное выполнение правил и режима полетов, установленных для входа, выхода и полета по коридорам Московской воздушной зоны.

Самолеты-нарушители будут принуждаться к немедленному выходу на маршрут или к посадке на ближайший аэродром.

II. Вход в Московскую воздушную зону

2.I. Самолеты могут входить в Московскую воздушную зону только с разрешения диспетчерской службы Московского ГРДП или РДП, от которых обязаны получить условия входа в Московскую воздушную зону.

2.2. Для поршневых самолетов.

2.2.I. Самолеты, идущие с направлений Великие Луки и Витебска, следуют на ОПРС Белый, далее на заданных диспетчерской службой эшелонах, но не выше 2400 м, выходят на ОПРС Клементьево. После пролета ОПРС Клементьево по указанию диспетчерской службы Шереметьево, самолеты следуют на высоте не выше 2400м на ОПРС Ивановское; от ОПРС Ивановское самолеты, идущие на аэродром Внуково, выходят на ОПРС Опалиха, а самолеты, следующие на аэродром Шереметьево - на ДПРМ аэродрома.

2.2.2. Самолеты, идущие с направления Киева, следуют на ОПРС Ухнов, а с направления Ташкента на ОПРС Венев, далее на заданных эшелонах, но не выше 3600м выходят на ОПРС Серпухов, откуда по указанию диспетчерской службы Внуково выходят на ДПРМ аэродрома Внуково, а самолеты, следующие в Шереметьево, после про-

The following new approach and departure procedures are established within Moscow TMA:

1. General instructions

1.1. Flights within Moscow Terminal Control Area are performed in strict accordance with the present rules, compulsory for all crews of aircraft which perform their flights within Moscow Terminal Control Area.

1.2. The crews of aircraft are responsible for exact compliance with the flight rules and flight instruction, established for entry, exit and flight along the corridors of Moscow TMA. Aircraft-violators will be forced to enter the route or to land at the nearest airdrome immediately.

2. Entry into Moscow Terminal Control Area.

2.1. Aircraft may enter Moscow TMA only with Traffic Control clearance of Moscow ATC or ACC, from which they must get instructions to enter Moscow TMA.

2.2. For piston aircraft.

2.2.1. Aircraft operating inbound flights from the directions of Velikiye Luki and Vitebsk shall head for Byelyi NDB, then at flight levels, prescribed by Traffic Control with the upper limit 2400 m, they pass over Klimentyevo NDB. After passing Klimentyevo NDB according to the instruction of Sheremetievo ATC, aircraft shall head at an altitude with the upper limit 2400 m for Ivanovskoye NDB; from Ivanovskoye NDB aircraft, proceeding to Vnukovo airdrome, pass over Opalikha NDB and aircraft proceeding to Sheremetievo airdrome, pass over airdrome LOM.

2.2.2. Aircraft operating inbound flights from the direction of Kiev shall head for Yukhnov NDB and from the direction of Tashkent for Vyenyev NDB, then at prescribed flight levels with the upper limit 3600 m they pass

NOTAM CONTINUED CONTROL

Аэрофлот САИ 14.01.61. №61036

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1
50X1-HUM

лета ДПРМ Внуково, через ОПРС Опалиха, по указанию диспетчерской службы Шереметьево, выходят на ДПРМ аэродрома.

2.3. Для самолетов с ТРД и ТВД.

2.3.I. Самолеты, идущие на заданных эшелонах с направлений Великие Луки и Витебска от ОПРС Белый и с направления Киева от ОПРС Юхнов с разрешения Московского ГРДП со снижением выходят на ОПРС Клементьево на высоте не выше 8000м и не ниже 4800м. Затем самолеты, направляющиеся на аэродром Шереметьево, следуют со снижением, но не ниже 3600м, на ОПРС Ивановское и далее на ДПРМ аэродрома. Самолеты, направляющиеся на аэродром Внуково, пролетают ОПРС Ивановское на высоте не ниже 5000м и далее без снижения по указанию диспетчерской службы Внуково - на ДПРМ аэродрома.

2.3.2. Самолеты, идущие с направления Ташкента от ОПРС Венев с разрешения Московского ГРДП со снижением, но не ниже 3900м, выходят на ОПРС Серпухов, откуда по указанию диспетчерской службы Внуково следуют на ДПРМ Внуково, а самолеты, направляющиеся в Шереметьево - через ОПРС Опалиха следуют на ДПРМ Шереметьево.

III. ВЫХОД ИЗ МОСКОВСКОВСКОЙ ВОЗДУШНОЙ ЗОНЫ

3.I. Для самолетов с поршневыми двигателями.

3.I.I. Самолеты, вылетающие с аэродрома Шереметьево в направлении Великих Лук и Витебска, следуют с набором заданного эшелона, но не выше 2700м, на ОПРС Осташево. Пролет траверза ОПРС Ивановское не выше 2400м.

3.I.2. Самолеты, вылетающие с аэродрома Шереметьево в направлении Киева и Ташкента, по указанию диспетчерской службы Шереметьево следуют до ОПРС Опалиха, а от ОПРС Опалиха через ДПРМ Внуково по указанию диспетчерской службы, с набором заданного эшелона следуют по прямой на ОПРС Черная Грязь и далее по установленным маршрутам на ОПРС Юхнов или ОПРС Венев.

3.I.3. Самолеты, вылетающие с аэродрома Внуково в направлении Великих Лук и Витебска выходят на ОПРС Опалиха на высоте 900-I500м, затем следуют на ОПРС Ивановское на высоте не выше 2400м, не изменяя высоты и курса полета,

over Serpukhov NDB; from Serpukhov NDB according to the instruction of Vnukovo ATC they pass over Vnukovo LO M and aircraft proceeding to Sheremetievo after passing Opalikha NDB and then Vnukovo LO M, shall head for airdrome LO M according to the instruction of Sheremetievo ATC.

2.3. For jet and turboprop aircraft.

2.3.1. Aircraft operating inbound flights at prescribed flight levels from the direction of Valikiye Luki and Vitebsk from Byelyi NDB and from the direction of Kiev from Yukhnov NDB with clearance of Moscow ATC, shall pass over Klimentievo NDB descending, at an altitude with the upper limit 8000 m and the lower limit 4800 m. Then aircraft operating inbound flights to Sheremetievo shall descending head for Ivanovskoye NDB with the lower limit 3600 m and then for airdrome LO M. Aircraft operating inbound flights to Vnukovo pass over Ivanovskoye NDB at an altitude with the lower limit 5000 m and then without descending they head for airdrome LO M according to the instruction of Vnukovo ATC.

2.3.2. Aircraft operating inbound flights from the direction of Tashkent from Vyenev NDB with clearance of Moscow ATC head for Serpukhov NDB descending with the lower limit 3900 m, then according to the instruction of Vnukovo ATC, they head for Vnukovo LO M, and aircraft operating inbound flights to Sheremetievo, passing Opalikha NDB head for Sheremetievo LO M.

3. Departure from Moscow Terminal Control Area.

3.1. For piston aircraft.

3.1.1. Aircraft departing from Sheremetievo in the direction of Vyelikie Luki and Vitebsk shall head for Ostashevo NDB climbing to the prescribed flight level with the upper limit 2700 m. Passage over the beam of Ivanovskoye NDB shall be made with the upper limit 2400 m.

3.1.2. Aircraft departing from Sheremetievo in the direction of Kiev and Tashkent according to the instruction of Sheremetievo ATC, head for Opalikha NDB and from Opalikha NDB passing Vnukovo LO M according to Control Traffic instruction climbing to prescribed flight level, they head straight for Chernaya Gryaz NDB and then they head for Yukhnov NDB or Vyenev NDB on the established routes.

3.1.3. Aircraft departing from Vnukovo in the direction of Velikiye Luki and Vitebsk

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1 50X1-HUM

пролетают 20 километров, затем с набором заданного эшелона, но не выше 2700м, выходят на ОПРС Осташево. Выход самолетов на ОПРС Черная Грязь осуществляется от ДПРМ Внуково и далее как указано в § 3.1.2.

3.2. Для самолетов с ТРД и ТВД.

3.2.1. Самолеты, вылетающие с аэродрома Шереметьево в направлении Великих Лук, Витебска и Киева в соответствии со схемой выхода из Шереметьевского аэропорта следуют с набором эшелона на ОПРС Осташево, с расчетом пролета траверза ОПРС Ивановское на высоте не ниже 3600м, ОПРС Осташево не ниже 5000м, далее с набором заданного эшелона на ОПРС Белый или ОПРС Юхнов. Пролет ОПРС Белый и Юхнов на высоте заданного эшелона.

3.2.2. Самолеты, вылетающие с аэродрома Шереметьево в направлении Ташкента по указанию диспетчерской службы Шереметьево, следуют на ОПРС Опалиха, далее по указанию диспетчерской службы Внуково следуют на ДПРМ Внуково, затем с набором заданного эшелона на ОПРС Черная Грязь и далее на ОПРС Венев. Пролет ОПРС Черная Грязь на высоте не ниже 4500м.

3.2.3. Самолеты, вылетающие с аэродрома Внуково в направлении Великих Лук и Витебска отходят от аэродрома на высоте не ниже 4000м, следуют на ОПРС Ивановское с пролетом траверза ОПРС Опалиха не ниже 5000м, затем с набором заданного эшелона на ОПРС Осташево, далее с выходом на ОПРС Белый на высоте заданного эшелона.

Выход самолетов на ОПРС Черная Грязь осуществляется от ДПРМ Внуково и далее, как указано в § 3.2.2.

IУ. РАДИОСВЯЗЬ В МОСКОВСКОЙ ВОЗДУШНОЙ ЗОНЕ

4.1. Экипажи самолетов, следующих в Москву, за 15-20 минут до входа в Московскую воздушную зону обязаны получить разрешение на вход в указанную зону, в зависимости от высоты полета, от Московского ГРДП или РДП.

4.2. По руководству движением самолетов Московская воздушная зона разделена на две диспетчерские зоны: диспетчерская зона аэропорта Шереметьево и диспетчерская зона аэропорта Внуково.

pass over Opalikha NDB at the altitude of 900-1500 m, then head for Ivanovskoye NDB at an altitude with the upper limit 2400 m; then they maintained the former heading and altitude at a distance of 20 km; then climbing to the prescribed flight level with the upper limit 2700 m, they shall head for Ostashevo NDB. Aircraft head for Chernaya Gryaz NDB from Vnukovo LO M and then as it is mentioned in § 3.1.2.

3.2. For jet and turboprop aircraft.

3.2.1. Aircraft departing from Sheremetievo in the direction of Velikiye Luki, Vitebsk and Kiev in accordance with the scheme of departure from Sheremetievo head climbing to the flight level for Ostashevo NDB, passing the beam of Ivanovskoye NDB at an altitude with the lower limit 3600 m, Ostashevo NDB - with the lower limit 5000 m, then climbing to the prescribed flight level they head for Byelyi NDB or Yukhnov NDB. Passage over Byelyi NDB and Yukhnov NDB shall be made at the altitude of the prescribed flight level.

3.2.2. Aircraft departing from Sheremetievo in the direction of Tashkent according to the instruction of Sheremetievo ATC head for Opalikha NDB then according to the instruction of Vnukovo ATC, they head for Vnukovo LOM Then climbing to the prescribed flight level they head for Chernaya Gryaz NDB and then for Vyenev NDB. Passage over Chernaya Gryaz NDB shall be made at an altitude with the lower limit 4500 m.

3.2.3. Aircraft departing from Vnukovo in the direction of Velikiye Luki and Vitebsk, depart from the airdrome at an altitude with the lower limit 4000 m, then head for Ivanovskoye NDB passing the beam of Opalikha NDB with the lower limit 5000 m, then climbing to the prescribed flight level they head for Ostashevo NDB, then they pass over Byelyi NDB at the altitude of the prescribed flight level. Aircraft head for Chernaya Gryaz NDB from Vnukovo LOM and further as it is mentioned in 3.2.2.

4. Radiocommunication in Moscow Terminal Control Area.

4.1. The crews of aircraft proceeding to Moscow must 15-20 minutes before entering Moscow TMA get clearance from Moscow ATC or ACC, depending on the altitude of flight,

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

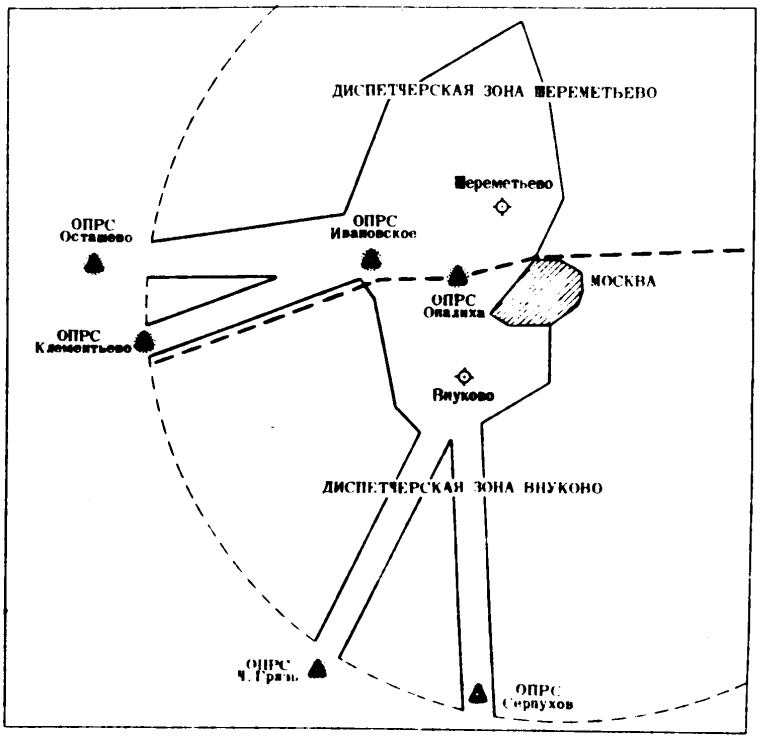
Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1
50X1-HUM

Границы зон показаны на ниже приведенной схеме

to enter Moscow TMA.

4.2. Considering the guidance of air traffic Moscow Terminal Control Area is divided into two CTR: CTR of airport Sheremetievo and CTR of airport Vnukovo.

CTR boundaries are shown on the scheme below



4.3. Экипажи самолетов независимо от направления, высоты и назначения полетов, обязаны держать связь с соответствующей аэродромной диспетчерской службой, в границах которой производится полет.

4.4. При нахождении самолета в зоне аэродрома Шереметьево экипаж держит связь с "Шереметьево-подход", а в зоне Внуковского аэродрома - "Внуково-подход", от которых будут получать необходимые указания по полету.

4.3. The crews of aircraft irrespective of direction , altitude and destination of flights, must maintain contact with the corresponding CTR, within the boundaries of which the flight was performed.

4.4. When aircraft is within CTR of Sheremetievo airdrome, the crew maintain contact with " Sheremetievo Approach ", and within CTR of Vnukovo airdrome - with " Vnukovo Approach ", which can give all the necessary instructions about the flight.

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1 50X1-HUM

1 MAJ 1961

Phone:
Moscow B 3-96-43
Telegraphic address:
Aeron. NOF EUUU
Comm.—Moscow
Aeroflot sai

N O T A M U S S R

GENERAL DEPARTMENT OF CIVIL AIR FLEET
UNDER THE COUNCIL OF MINISTERS OF THE
USSR
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE
S. A. I.
Moscow, Ul. Razina, 9

№ A5 /61
class two
16.02.61

The following regulations are to be followed with effect from March 1st 1961:

1. Official state meteorological minima,appended to this NOTAM, will be effective at all aerodromes designated for international flights.

1.1. Aerodromes are closed for landing to all types of aircraft under meteorological conditions below those which are established in official state meteorological minima.

2. Pilots-in-command of foreign aircraft who fly over the USSR under the governmental agreement or authorization obtained from the Government of the USSR in every single case are themselves making a decision to take off from the aerodrom,to fly along airways and to land at the aerodromes of destination,all responsibility for such a decision being shouldered on a pilot-in-command.

2.1. To make a decision to land a pilot-in-command should follow the established official state meteorological minima for aerodromes of landing and be guided by instructions described in para. 1.1. as above.Take-off from the aerodrome of departure is not unlimited and pilots-in-command are to be guided by para. 2 above.

2.2. Notwithstanding the regulations described in para. 2 and in para. 2.1. the appropriate Air Traffic Control Service unit,if necessary,is authorized to prohibit take-offs and landings at aerodromes but such an authorizatin can not be considered as a responsibility of Control Service units for a correct decicion taken by a pilot-in-command.

3. Foreign countries or aircompanies whose aircraft fly over the USSR,on their own responsibility,but not below the established official state meteorological minima may themselves establish meteorological minima for pilots at the Soviet aerodromes designated for international flights. Pilots-in-command bear full responsibility for observing minima established by countries or aircompanies,aerodrome Control Service units being not responsible for it.

SECRET

NOFORN

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Аэродромы Aerodromes	Посадочный МК Course of landing /M/	Днем Day — Посадка Landing — КГСП* CGSP*		РСП	GCA	ОСП	2 NDBs	Ночью Night — Посадка Landing — КГСП* CGSP*		РСП	GCA	ОСП	2 NDBs
		Высота облаков в м. QBB	Горизонт. видим. в м. QBA	Высота облак. в м. QBB	Горизонт. видим. в м. QBA	Высота облак. в м. QBB	Горизонт. видим. в м. QBA	Высота облак. в м. QBB	Горизонт. видим. в м. QBA	Высота облак. в м. QBB	Горизонт. видим. в м. QBA	Высота облак. в м. QBB	Горизонт. видим. в м. QBA
I	2	3	4	5	6	7	8	9	I0	II	I2	I3	I4
Внуково Vnukovo	62/242 I6/I96	50 50	500 500	50 50	500 500	50 50	500 500	50 50	I000 I000	50 50	I000 I000	50 50	I000 I000
Великие Луки V. Luki	328	-	-	-	-	70	I500	-	-	-	-	I00	2000
Вильнюс Vilnius	I67 347	- 70	- I000	I00 70	I000 I000	I00 70	I000 I000	- 70	- I000	I00 70	I500 I000	I00 70	I500 I000
Киев Kiev	82 262	- 50	- 500	50 50	500 500	50 50	500 500	- 50	- I000	50 50	I000 I000	50 50	I000 I000
Львов Lvov	I35 3I5	- 50	- 500	- -	- -	50 50	500 500	- 50	- I000	- -	- -	50 50	I000 I000
Минск Minsk	I20 300	- 70	- 800	- -	- -	70 70	I000 800	- I00	- I000	- -	- -	I00 I00	I000 I000
Одесса Odessa	I75 355	50 -	500 -	- -	- -	50 70	500 700	50 -	I000 -	- -	- -	50 70	I000 I000
Рига Riga	I45 325	- -	- -	50 I50	500 I500	50** I50**	500** I500**	- -	- -	70 200	I000 2000	70 200**	I000 2000**
Рязань Riasan	64/244	I00	I000	-	-	I00	I000	I00	I500	-	-	I00	I500
Шереметьево Sheremetievo	68/248	50	500	50	500	50	500	50	I000	50	I000	50	I000

ПРИМЕЧАНИЕ: * Курсо-глиссадная система посадки, аналогичная ИЛСу, но самолеты, имеющие аппаратуру для ИЛС, без соответствующего дооборудования использовать КГСП для посадки не могут.

** Пробивание облаков производится по двум приводным радиостанциям, расположенным с противоположным курсом посадки.

REMARKS: * C G S P - Course Glide Path System of Landing has analogy with I L S system but ILS equipped aircraft cannot use C G S P without corresponding adjustment.

** Breaking down of clouds is made according to two locators situated with oposite course of landing.

Аэрофот ОАМ 09.02.61 м 6109с

МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЕ МИНИМУМЫ АЭРОДРОМОВ СССР, ВЫДЕЛЕННЫХ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПОЛЕТОВ.

50X1-HUM

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Phone;
Moscow B 3-96-43
Telegraphic address:
Aeron. NOF EUUU
Comm.—Moscow
Aeroflot sat

N O T A M — U S S R

GENERAL DEPARTMENT OF CIVIL AIR FLEET
UNDER THE COUNCIL OF MINISTERS OF THE
USSR
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE
S. A. I.
Moscow, Ul. Razina, 9

№ A 2/61
CLASS TWO
06.02.61

50X1-HUM

WEF 28th FEBRUARY 1961 at AEROPORT RIGA /EUPR/ U I R A/G RADIOSTATION call signs A 1 UAOI /UNIFORM ALFA OSCAR INDIA/ and A 3 RIGA-CENTER for RECEIVING and TRANSMITTING will OPERATE H 24 on FREQUENCY 6536 Kc/s , the FREQUENCY 11268 Kc/s will be WITHDRAWN.

WEF the same date U I R A/G RADIOSTATION call sign RIGA-CENTER OPERATING on FREQUENCY 6582 Kc/s will be COMPLETELY WITHDRAWN.

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

50X1-HUM
Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Phone:
Moscow B 3-96-43
Telegraphic address:
Aeron. NOF EUUU
Comm.—Moscow
Aeroflot sai

NOTAM USSR

№ A I/6I

GENERAL DEPARTMENT OF CIVIL AIR FLEET CONTROL
UNDER THE COUNCIL OF MINISTERS OF THE
USSR
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE
S. A. I.
Moscow, Ul. Razina, 9

I8.0I.6I

50X1-HUM

1. With effect from 01.02.61. new flight rules are supposed to be introdused in Moscow Terminal Control Area.

2. The scheme of Moscow TMA and the flight rules within this TMA are appended to the present Notam.

3. From the moment of introduction of the above-mentioned rules, the rules in force at present, will be cancelled.

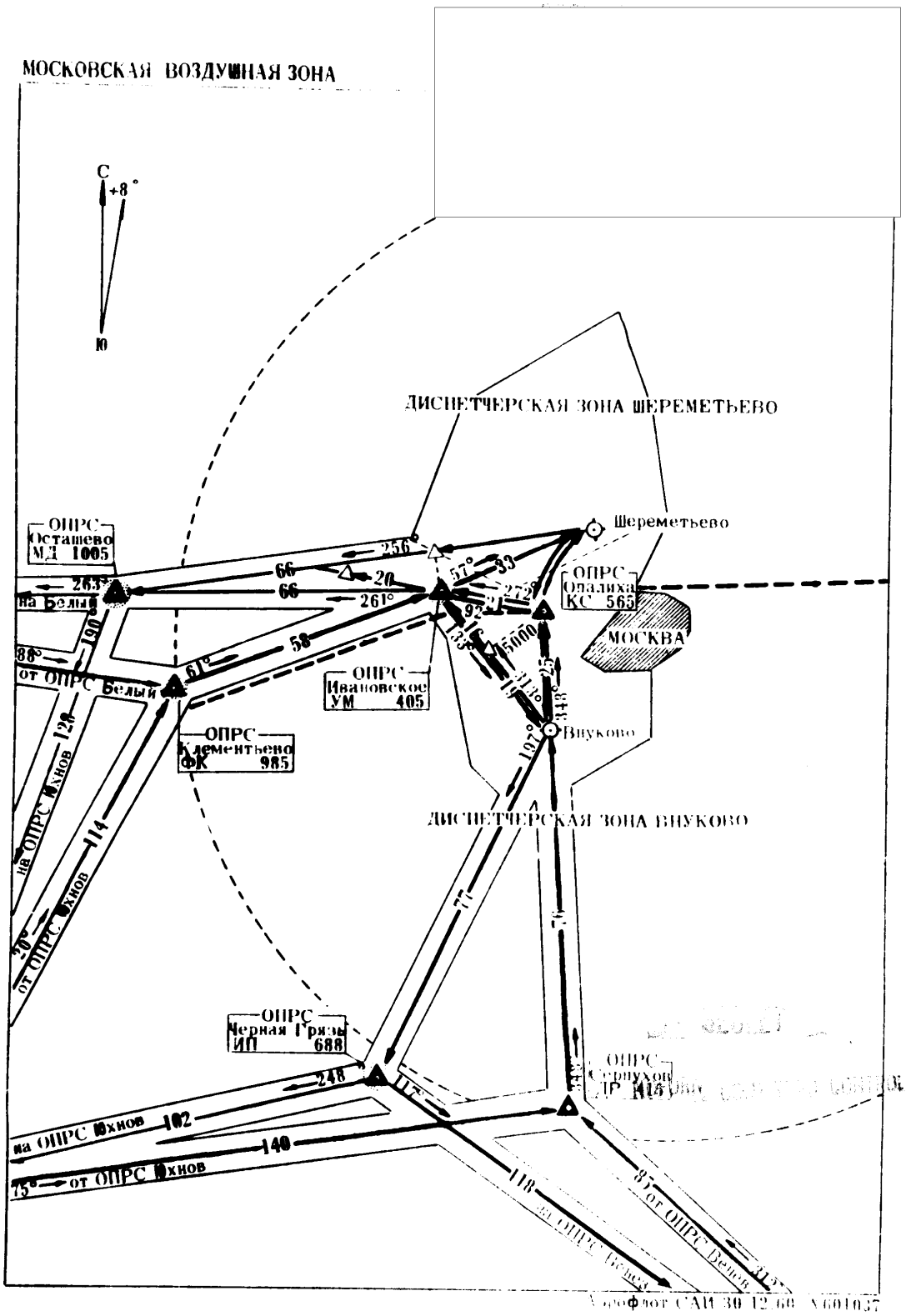
4. The final date of introduction of the new flight rules in Moscow TMA will be promulgated by Notam Class One.

Appendix: 1. The scheme of Moscow TMA
one sheet.
2. Flight rules in Moscow TMA
two sheets.

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

50X1-HUM



Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1 (1-HUM

MAI 1961

[redacted]

DEUTSCHE LUF[redacted]

NOTAM
[redacted]

NOTAM
DEUTSCHE DEMOKRATISCHE REPUBLIK
FLUGBERATUNGSDIENST (AIS)
ZENTRALFLUGHAFEN BERLIN-SCHÖNEFELD

NOTAM
[redacted]

A 01-02 28/01.

A 01/61 **New Runway lighting of the Runway 23/05 at the Berlin-Schönefeld Airport**

Runway 23: **The approach lighting is left of qfu consisting of 13 lights orange/red. 5 lights orange were placed across the runway to represent the artificial horizon. Intensity is 1000 W.**

Up to the threshold lights the apron is marked by 4 red lights on either side. The touchdown point is marked by a white landing T. The threshold lights of runway 23 are 150 m inward the landing runway, green shining. The distance between the lights is 50 m on all runway.

Runway 05: **There is neither an approach lighting nor a horizon on this landing direction. The apron is 363 m up to the threshold lights (green shining) and is marked by 6 red lights on the left side and 4 red lights on the right side of the runway.**

The take-off point for jet or turboprop aircraft is at the red double lamps placed 200 m before the threshold lights. Near the red double lamps a cross-strip of 1 m is marked.

The landing T is marked by white lamps.
The taxiway being in operation is marked by blue lights.

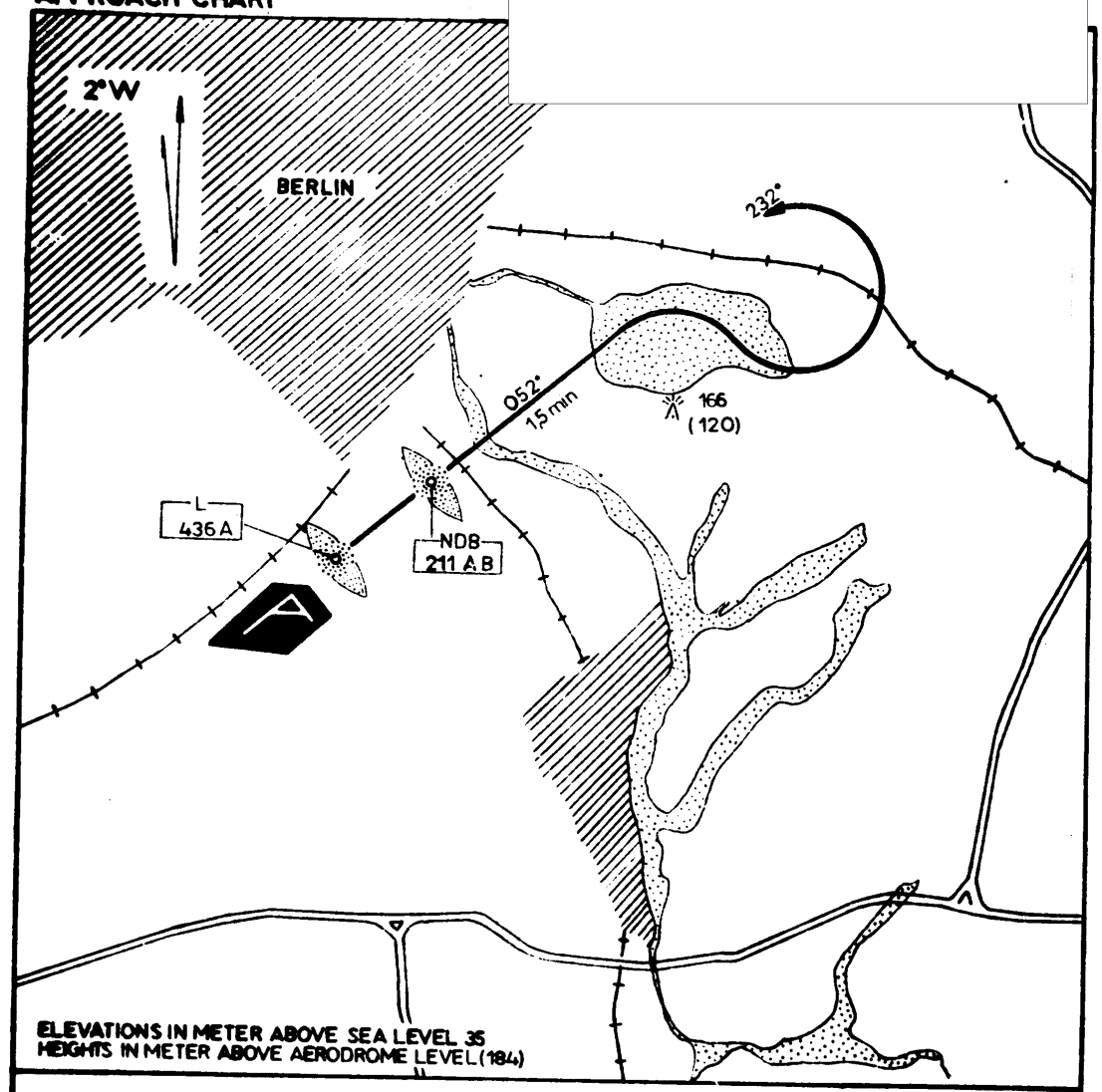
A 02/61 **Instrument approach and landing chart for the airport Berlin/Schönefeld.**
See the appendix of this NOTAM.
NOTAM class II 06/59 are hereby cancelled.

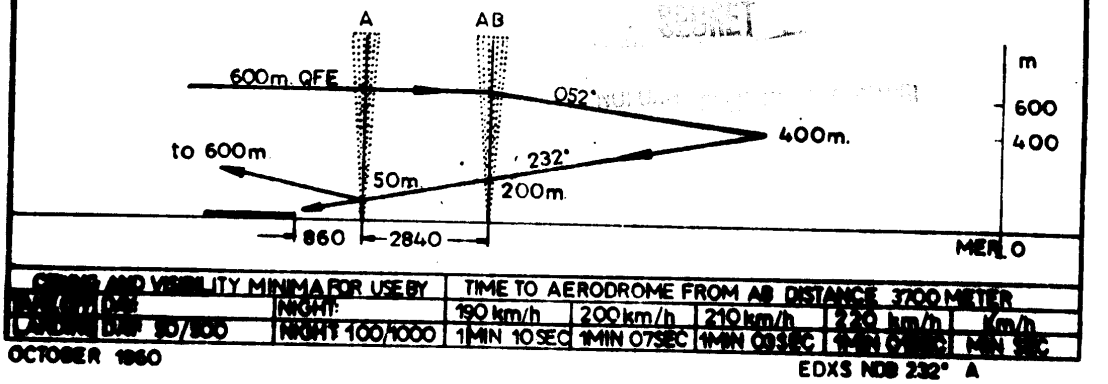
Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

50X1-HUM

INSTRUMENT APPROACH CHART





CEILING AND VISIBILITY MINIMA FOR USE BY		TIME TO AERODROME FROM AB DISTANCE 3700 METER				
	NIGHT:	190 km/h	200 km/h	210 km/h	220 km/h	Km/h
DAY 50/800	NIGHT 100/1000	1 MIN 10 SEC	1 MIN 07 SEC	1 MIN 03 SEC	1 MIN 00 SEC	MIN SEC

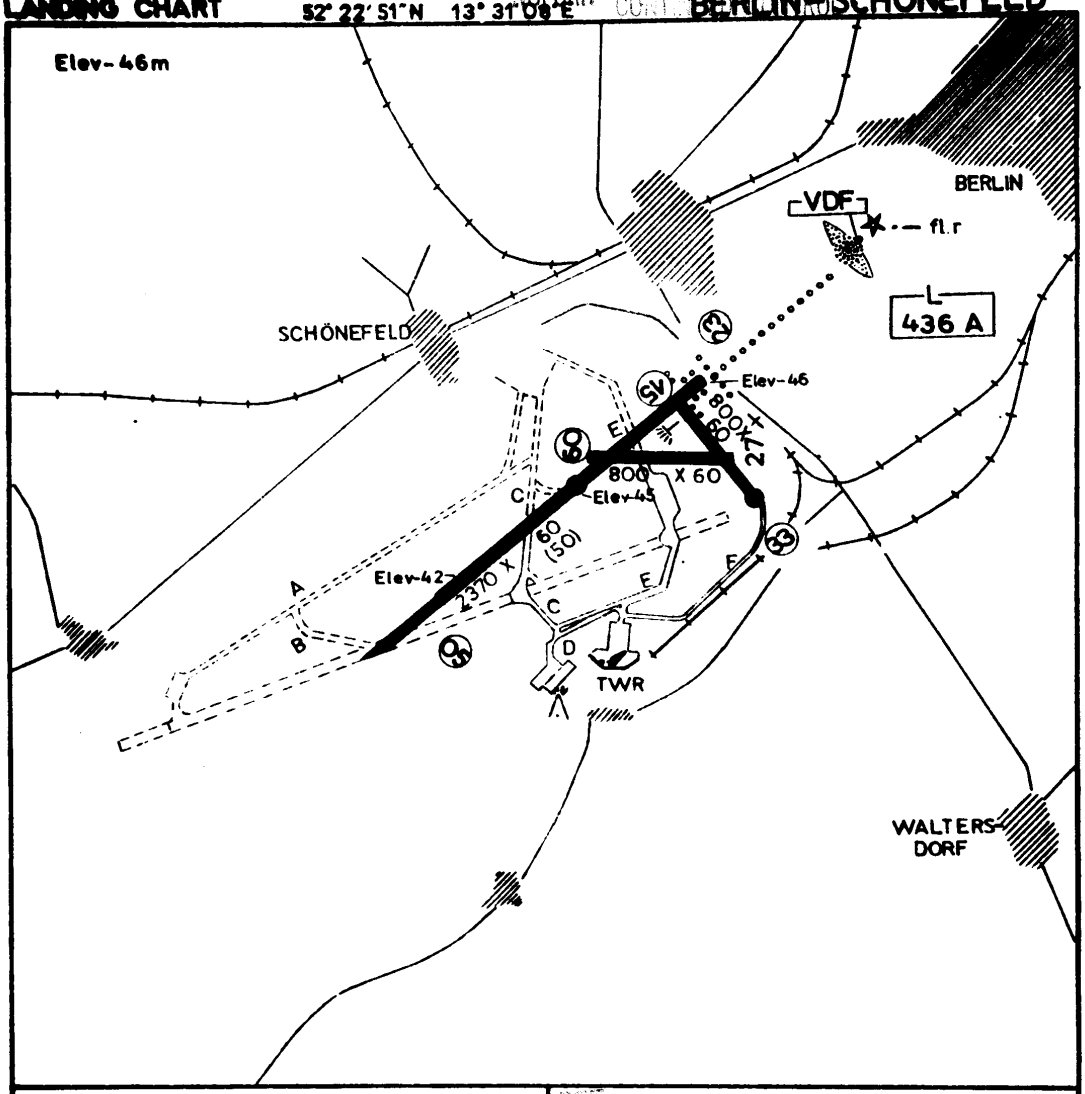
OCTOBER 1960

EDXS NDB 232° A

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

50X1-HUM
Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

LANDING CHART 52° 22' 51"N 13° 31' 09"E BERLIN-SCHÖNEFELD



LIGHTING

Obstruction lights
Approach lighting
Runway lighting
Threshold lights

RADIO FACILITIES

Service	Call Sign	Em	Freq.
ACC	Schönefeld Control	A 3	126,7
		A 3	4710
A G	DJD	A 1	3940
TWR	Schönefeld TWR	A 3	118,3
		ORA3	119,7
		ORA3	3023,5
VDF	Schönefeld HMR	A 3	118,3
NDB	AB	A 2	211
L	A	A2	436
OM, MM			75

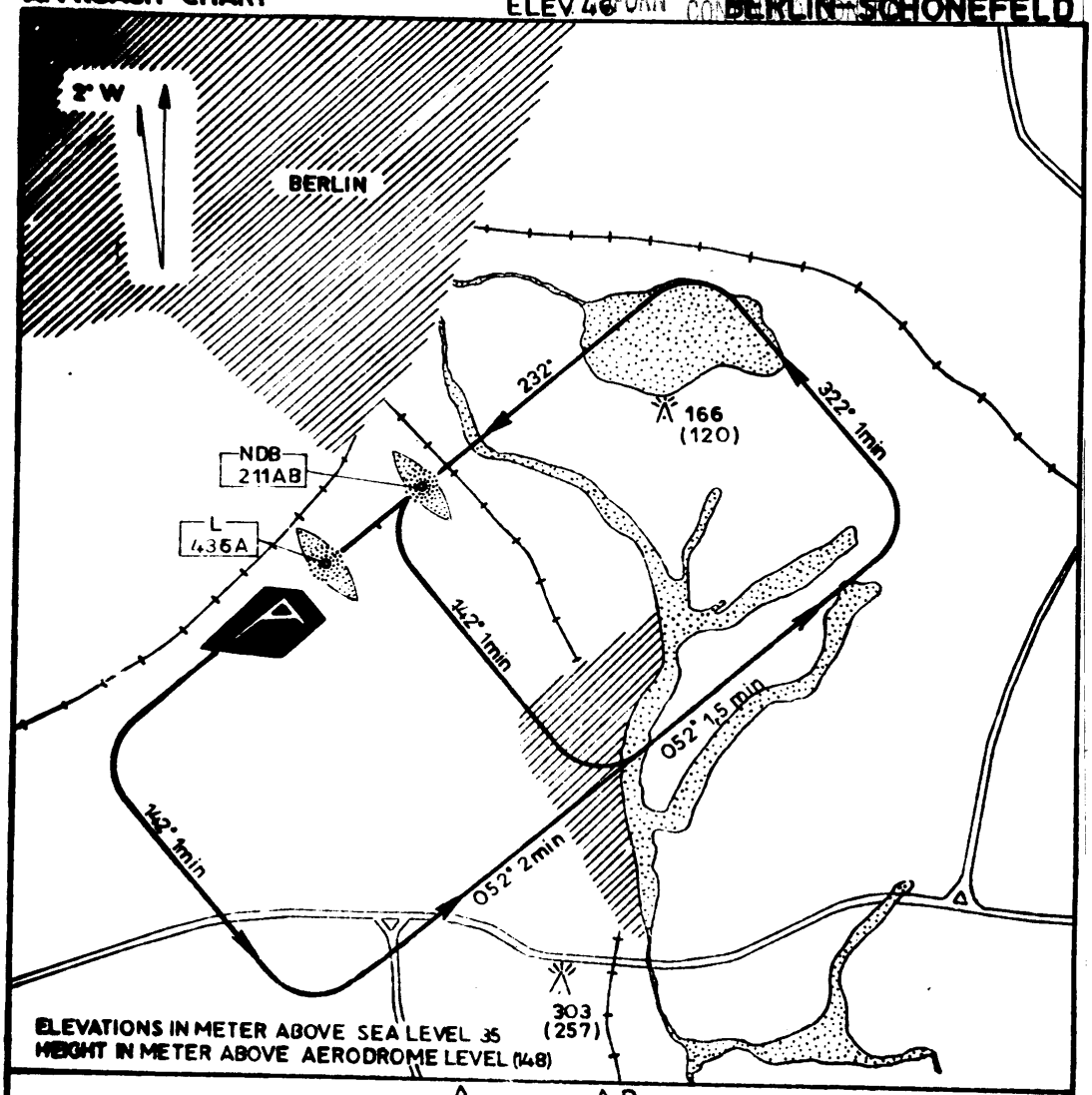
OCTOBER 1980

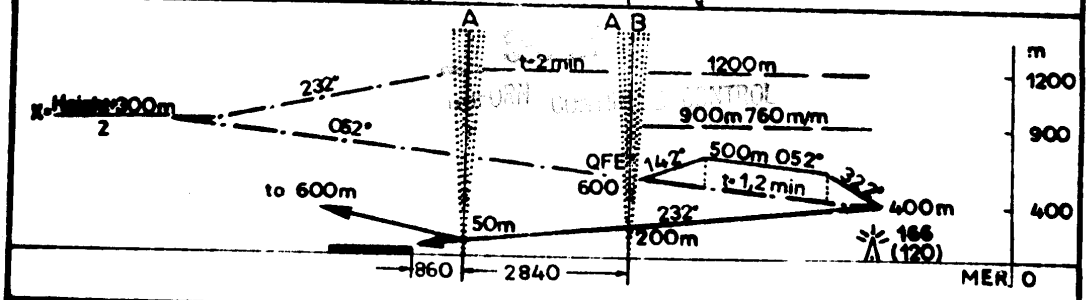
Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

INSTRUMENT
APPROACH CHART

ELEV 46 [illegible] BERLIN-SCHÖNEFELD





[illegible] AND VISIBILITY MINIMA FOR USE BY		TIME TO AERODROME FROM AB DISTANCE 3700 METER				
[illegible]	NIGHT	190 km/h	200 km/h	210 km/h	220 km/h	Km/h
[illegible]	NIGHT 100/1000	1MIN 10SEC	1MIN 07SEC	1MIN 03 SEC	[illegible] MIN	SEC

OCTOBER 1960

EDXS NDB 232° B

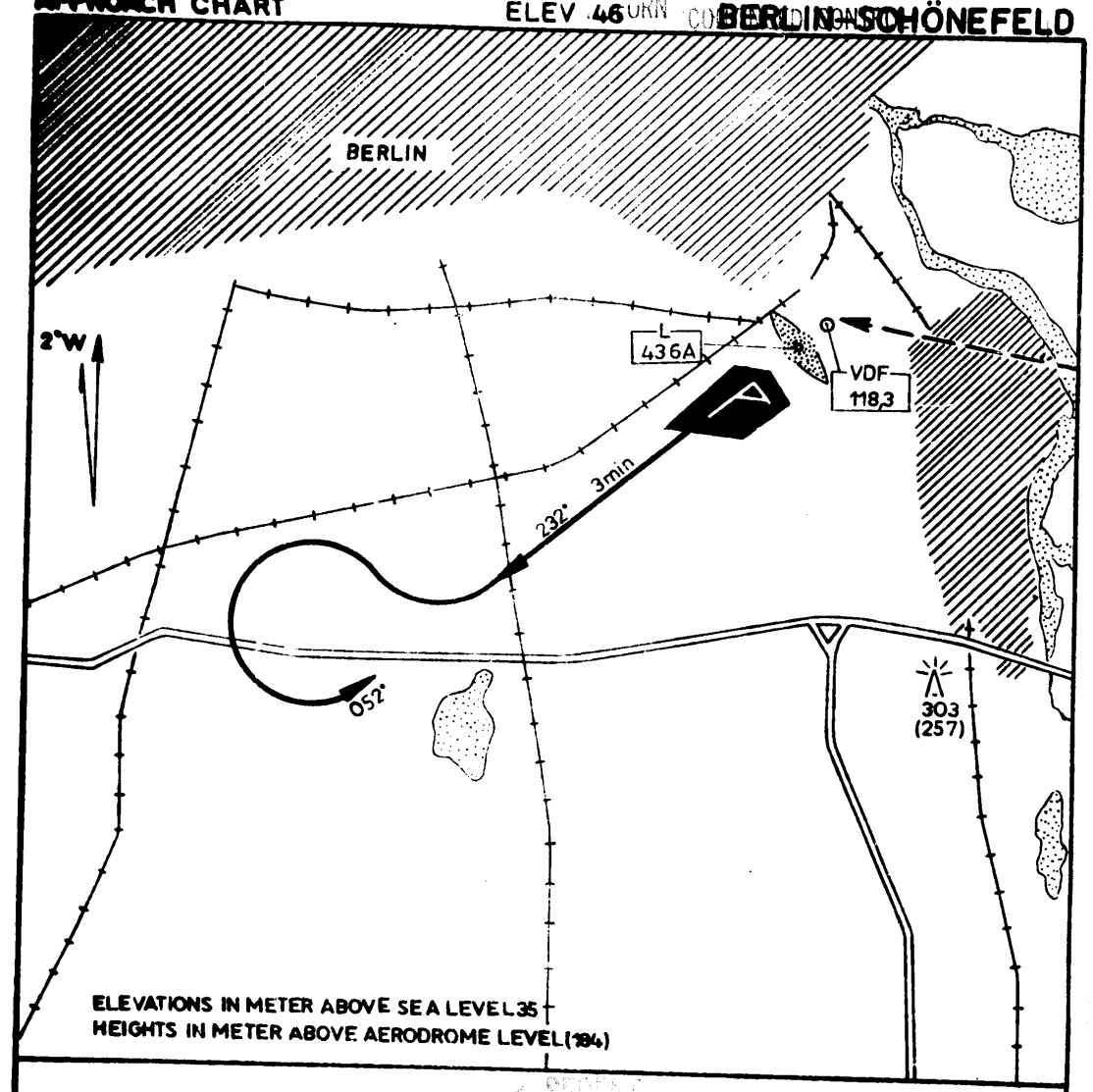
Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

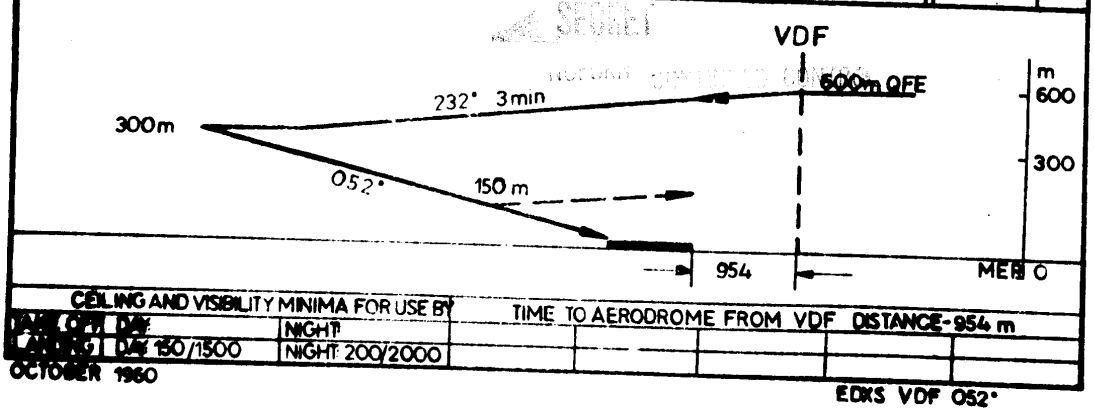
Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

50X1-HUM

INSTRUMENT APPROACH CHART

ELEV 46 [illegible] BERLIN-SCHÖNEFELD





CEILING AND VISIBILITY MINIMA FOR USE BY		TIME TO AERODROME FROM VDF DISTANCE-954 m
TAKE OFF DAY	NIGHT	
LANDING DAY 150/1500	NIGHT 200/2000	

OCTOBER 1960

EDXS VDF 052°

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

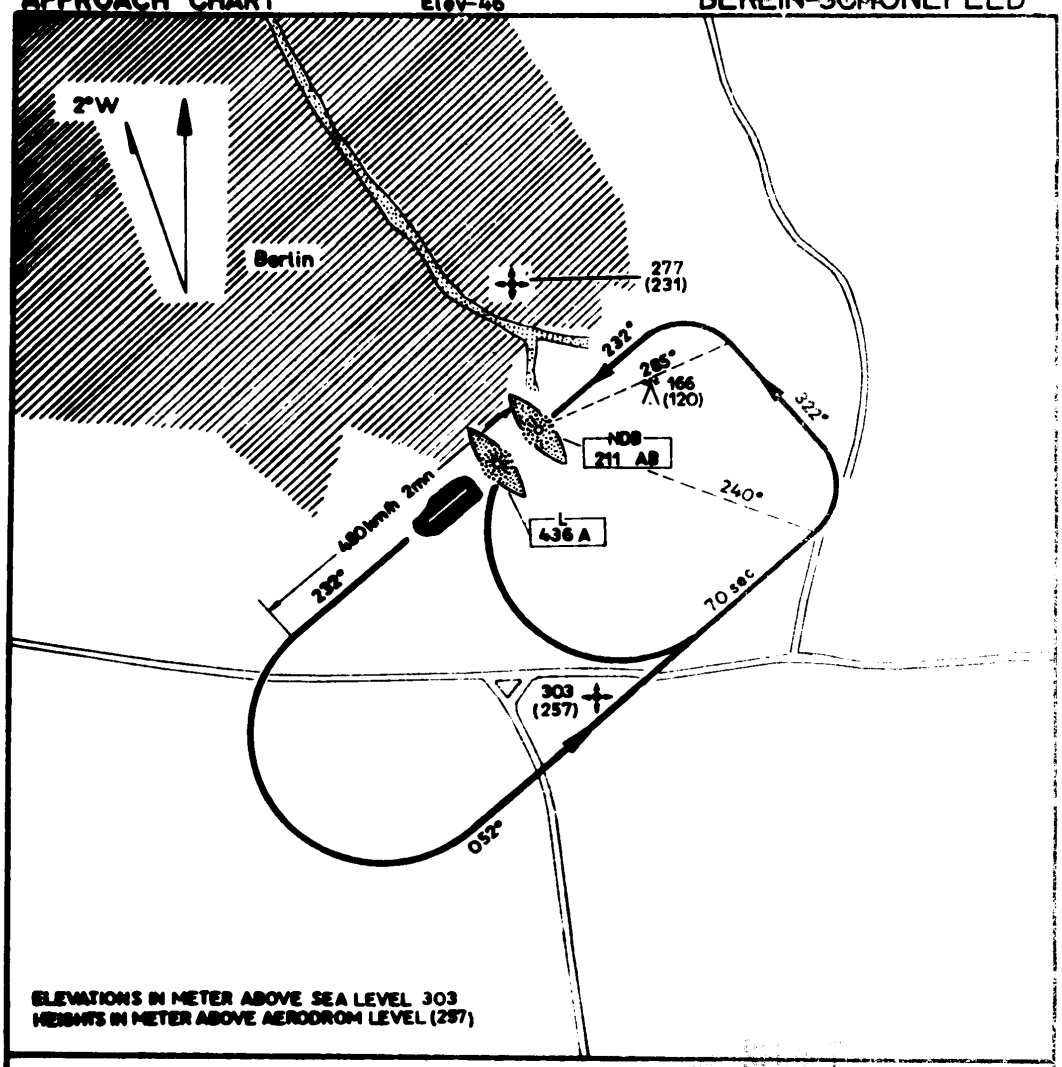
Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

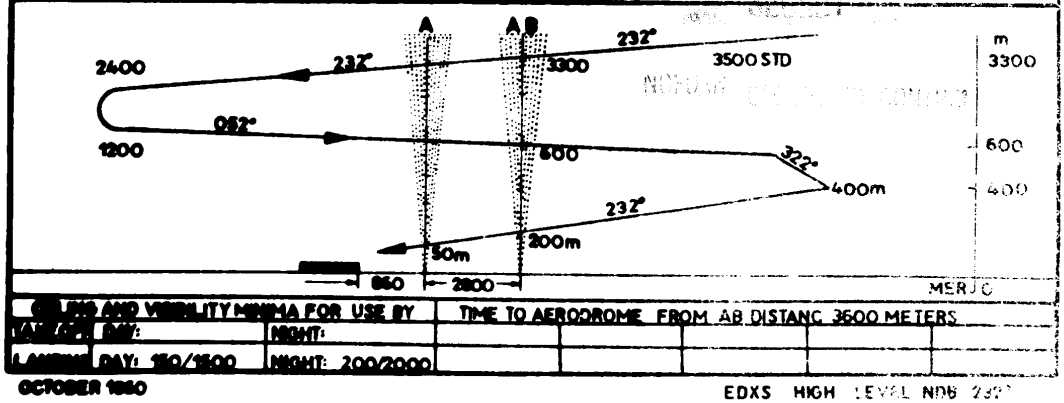
50X1-HUM

INSTRUMENT APPROACH CHART

Elev-46

BERLIN-SCHÖNEFELD





CEILING AND VISIBILITY MINIMA FOR USE BY		TIME TO AERODROME FROM AB DISTANC 3600 METERS				
[illegible] DAY:	NIGHT:					
[illegible] DAY: 150/1500	NIGHT: 200/2000					

OCTOBER 1960

EDXS HIGH LEVEL NDB 232°

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

50X1-HUM

DEUTSCHE LUFTHANSA

NOTAM
German Democratic Republic
Telegraphic Address:
Phone:
Cable:

NOTAM
DEUTSCHE DEMOKRATISCHE REPUBLIK
FLUGBERATUNGSDIENST (AIS)
ZENTRALFLUGHAFEN BERLIN-SCHÖNEFELD

NOTAM
A 03-04 03/02.

A 03/61 Landekarte und Instrumenten-Anflugkarte für den Flughafen Dresden.
Siehe Anhang dieses NOTAMs.
NOTAM Klasse II 09 06/60 ist hierdurch aufgehoben.

A 03/61 Instrument approach and landing chart for the airport Dresden.
See the appendix of this NOTAM.
NOTAM class II 06/60 are hereby cancelled.

A 04/61 Landekarte und Instrumenten-Anflugkarte für den Flughafen Barth.
Siehe Anhang dieses NOTAMs.
NOTAM Klasse II 07/60 ist hierdurch aufgehoben.

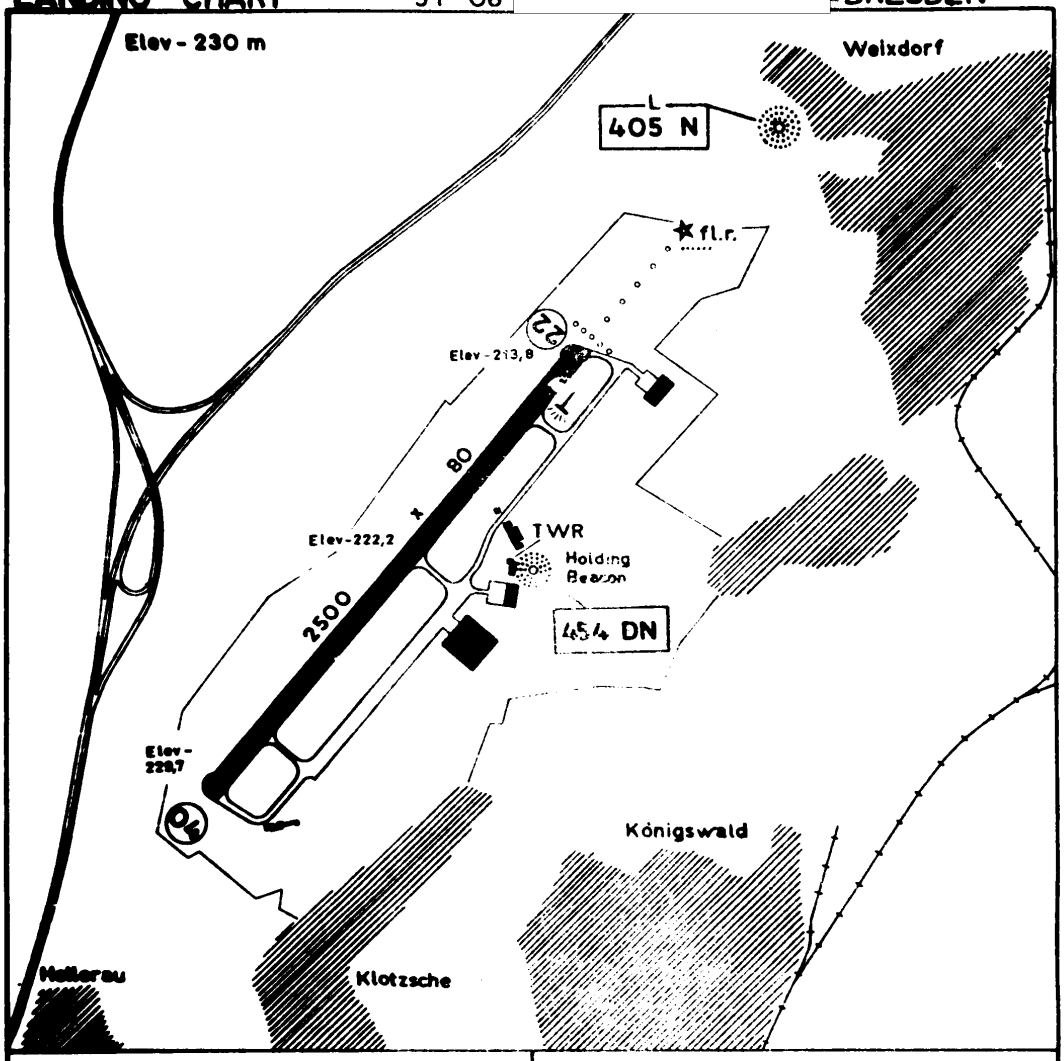
A 04/61 Instrument approach and landing chart for the airport Barth.
See the appendix of this NOTAM.
NOTAM class II 07/60 are hereby cancelled.

SECRET

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

50X1-HUM
Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

LANDING CHART 51° 08' DRESDEN



LIGHTING

Obstruction	light
Approach	lighting
Runway	lighting
Threshold	lights

RADIO FACILITIES

Service	Call Sign	Em	Freq
TWR	Dresden TWR	A3	124,5
		ORA3	119,7
		OR A3	3855
NDB	DN	A2	370
L	N	A2	405
NDB	DN	OR A1	454

OCTOBER 1960

OCTOBER 1960

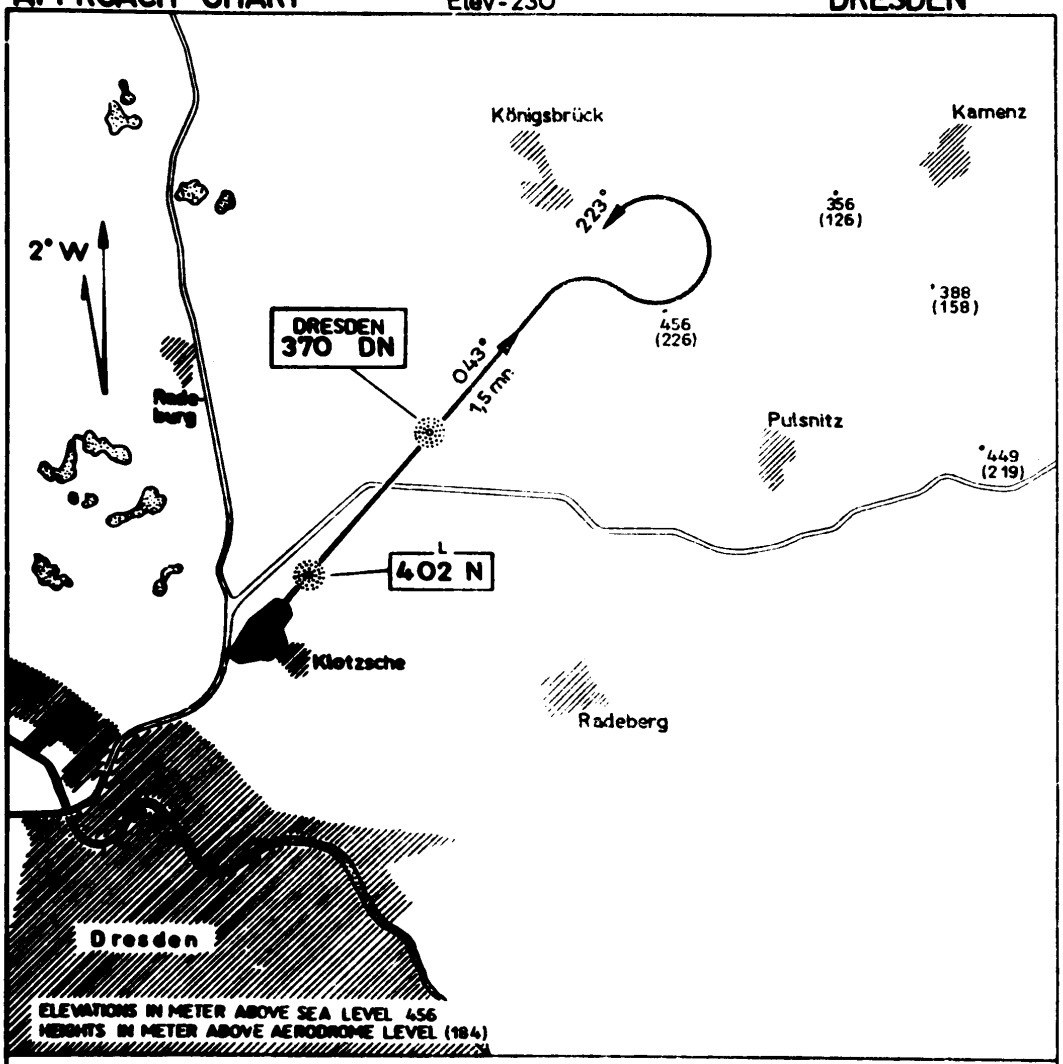
Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

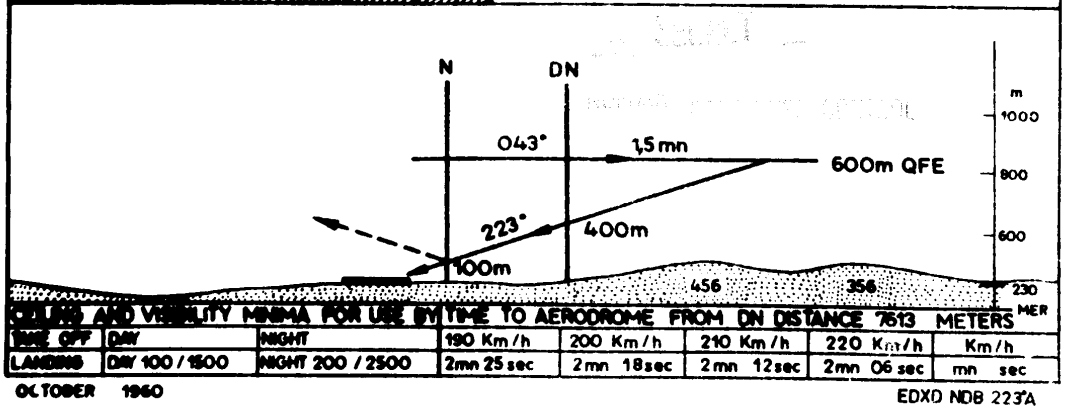
Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1
50X1-HUM

INSTRUMENT APPROACH CHART

Elev-230

DRESDEN





TAKE OFF	DAY	NIGHT	190 Km/h	200 Km/h	210 Km/h	220 Km/h	Km/h
LANDING	DAY 100 / 1500	NIGHT 200 / 2500	2mn 25 sec	2mn 18sec	2mn 12sec	2mn 06 sec	mn sec

OCTOBER 1960

EDXD NDB 223°A

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

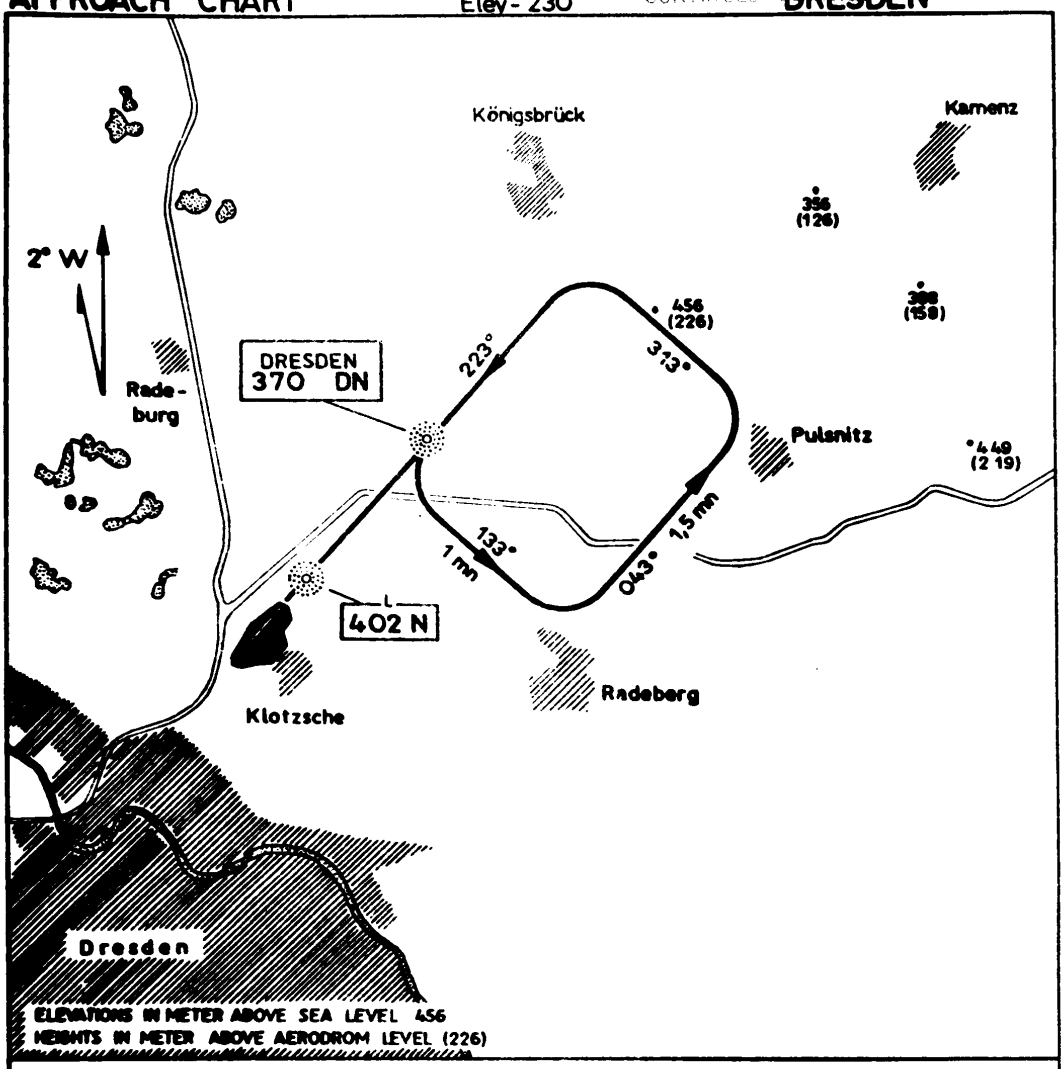
Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

INSTRUMENT APPROACH CHART

Elev - 230

DRESDEN

50X1-HUM



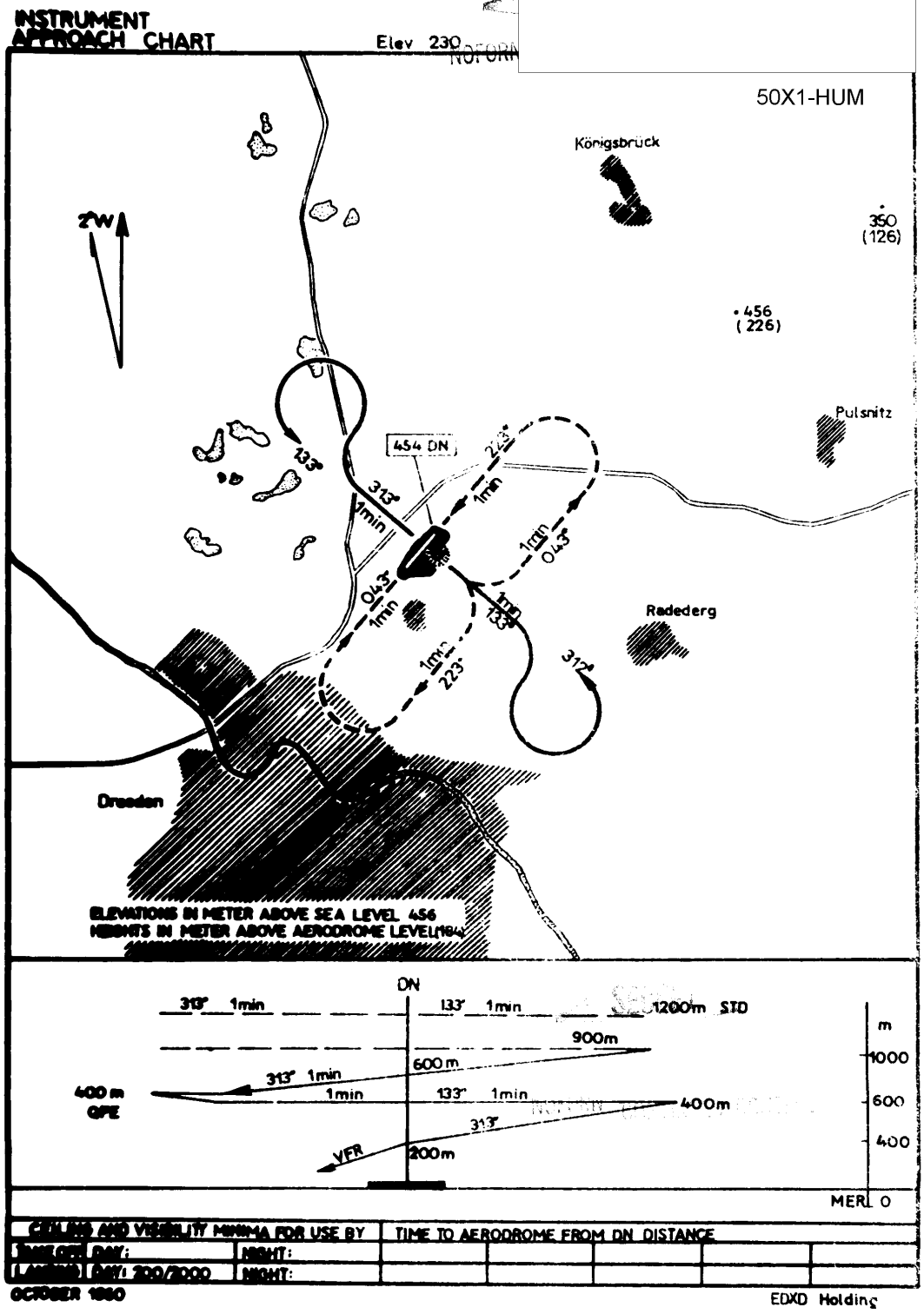
CEILING AND VISIBILITY MINIMA FOR USE BY			TIME TO AERODROME FROM DN DISTANCE 7813 METERS				
TAKE OFF	DAY	NIGHT	190 Km/h	200 Km/h	210 Km/h	220 Km/h	Km/h
LANDING	DAY 100/1500	NIGHT 200/2500	2mn 25 sec	2mn 18 sec	2mn 12 sec	2mn 06 sec	mn sec

OCTOBER 1960

EDKD NDB 223° B

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1



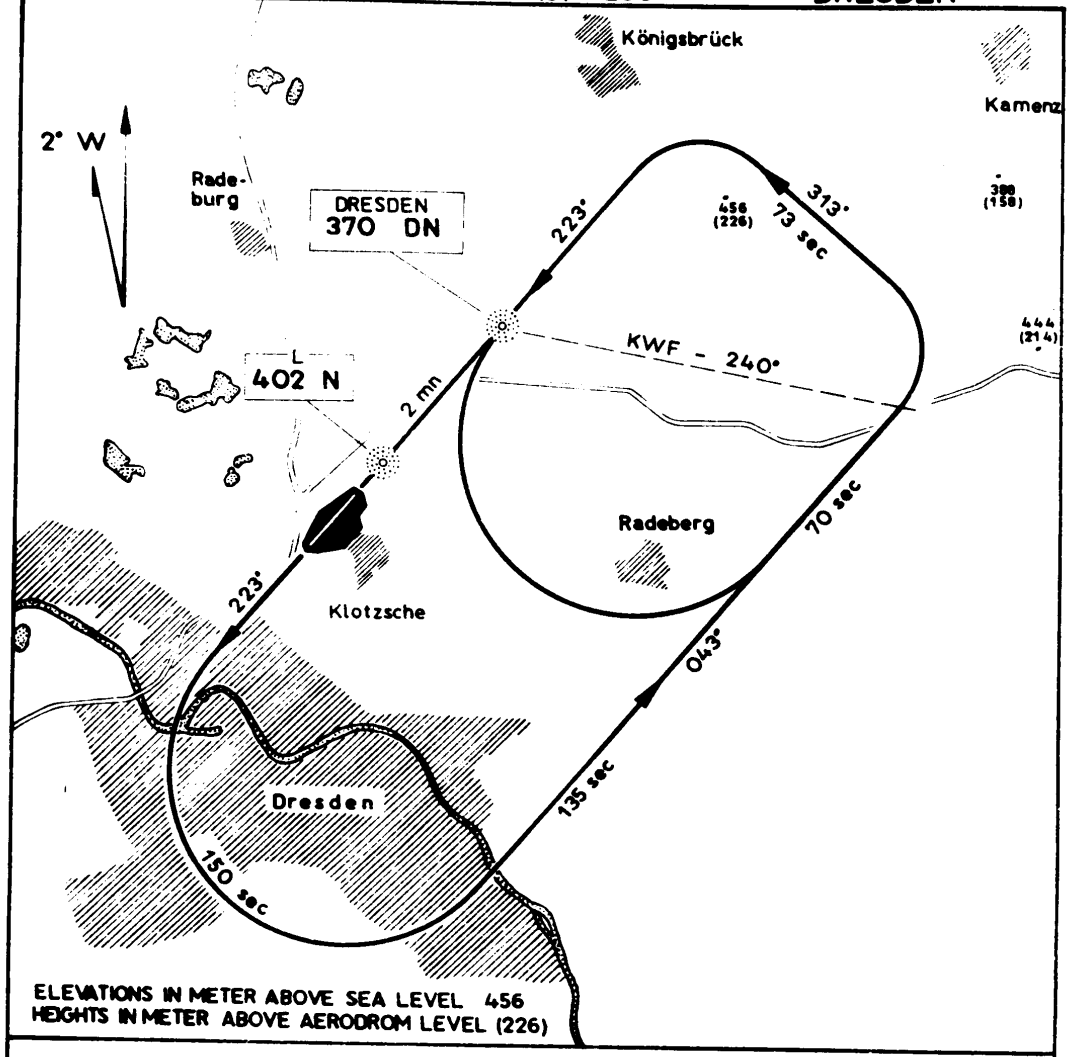
Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

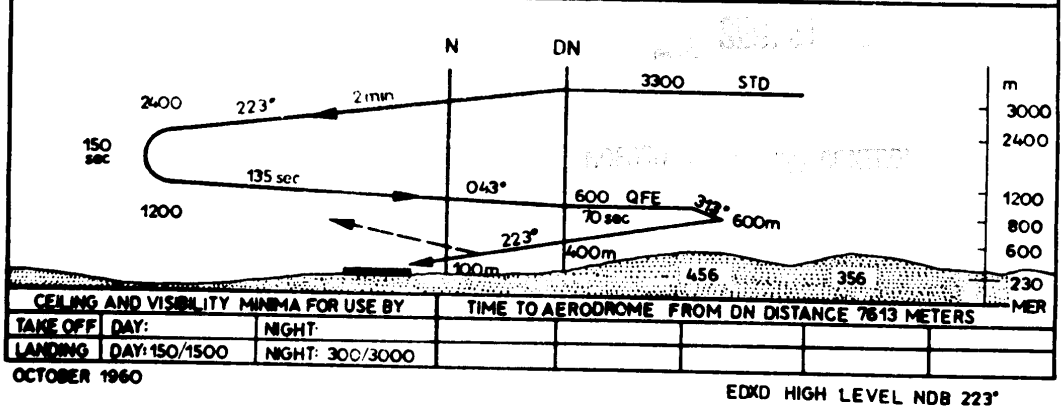
50X1-HUM
Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

INSTRUMENT APPROACH CHART

Elev - 230

DRESDEN





CEILING AND VISIBILITY MINIMA FOR USE BY			TIME TO AERODROME FROM DN DISTANCE 7613 METERS					
TAKE OFF	DAY:	NIGHT:						
LANDING	DAY: 150/1500	NIGHT: 300/3000						

OCTOBER 1960

EDXD HIGH LEVEL NDB 223°

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

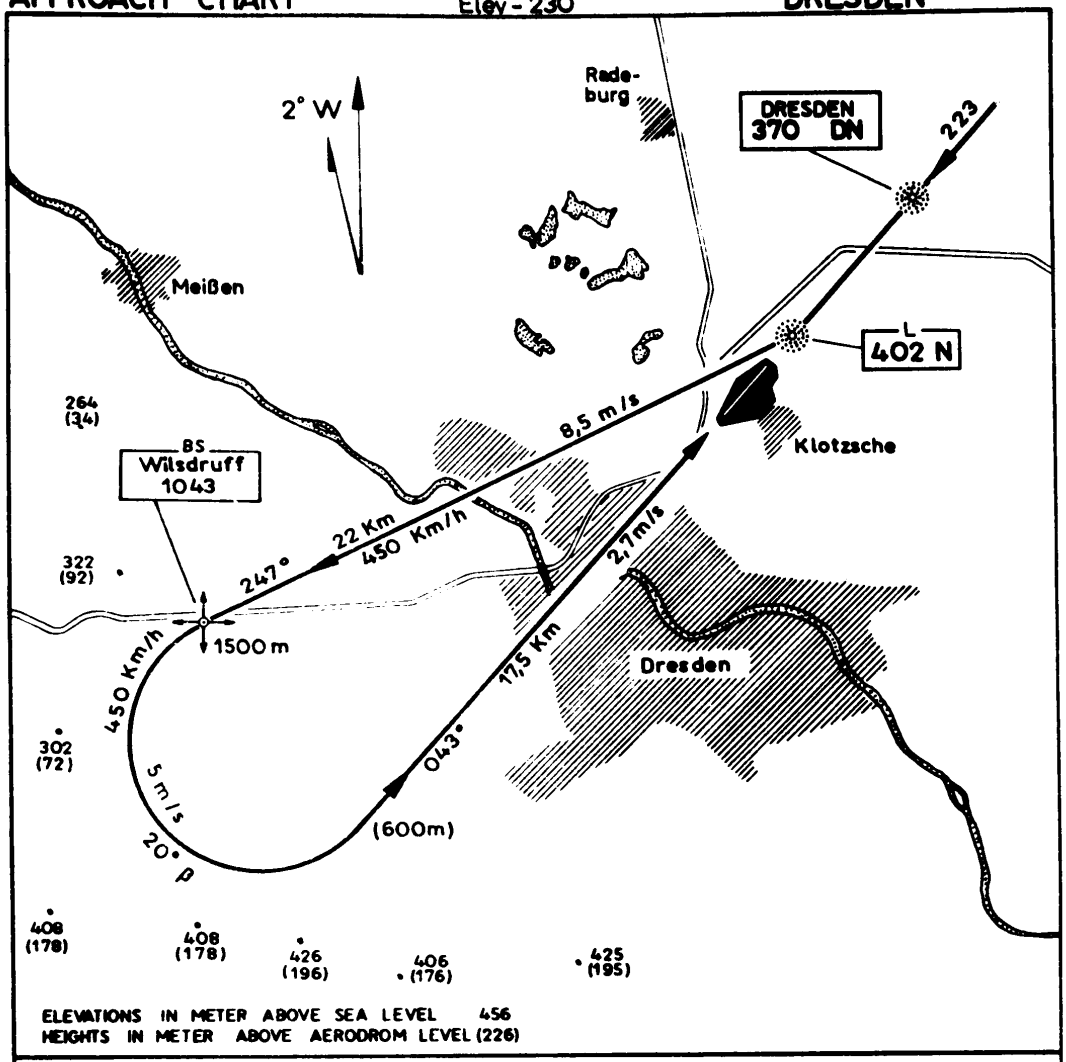
Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

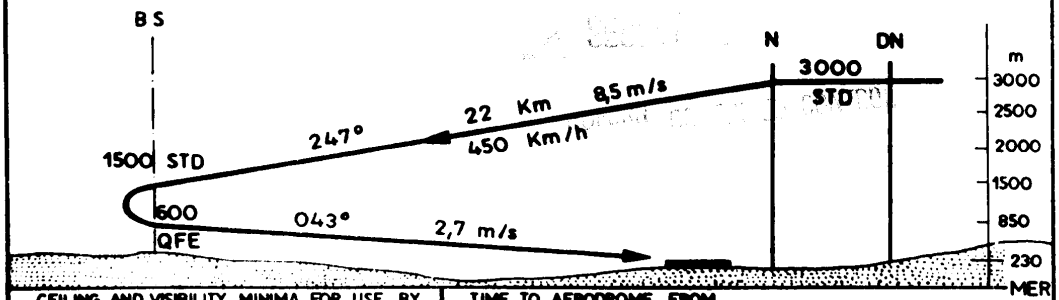
INSTRUMENT APPROACH CHART

Elev - 230

DRESDEN

50X1-HUM





CEILING AND VISIBILITY MINIMA FOR USE BY			TIME TO AERODROME FROM					
TAKE OFF	DAY:	NIGHT:						
LANDING	DAY: 600/5000	NIGHT:						

OCTOBER 1960

EDXD HIGH LEVEL R/W 04

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

LANDING CHART

54° 20'24"N 12°42'40"E

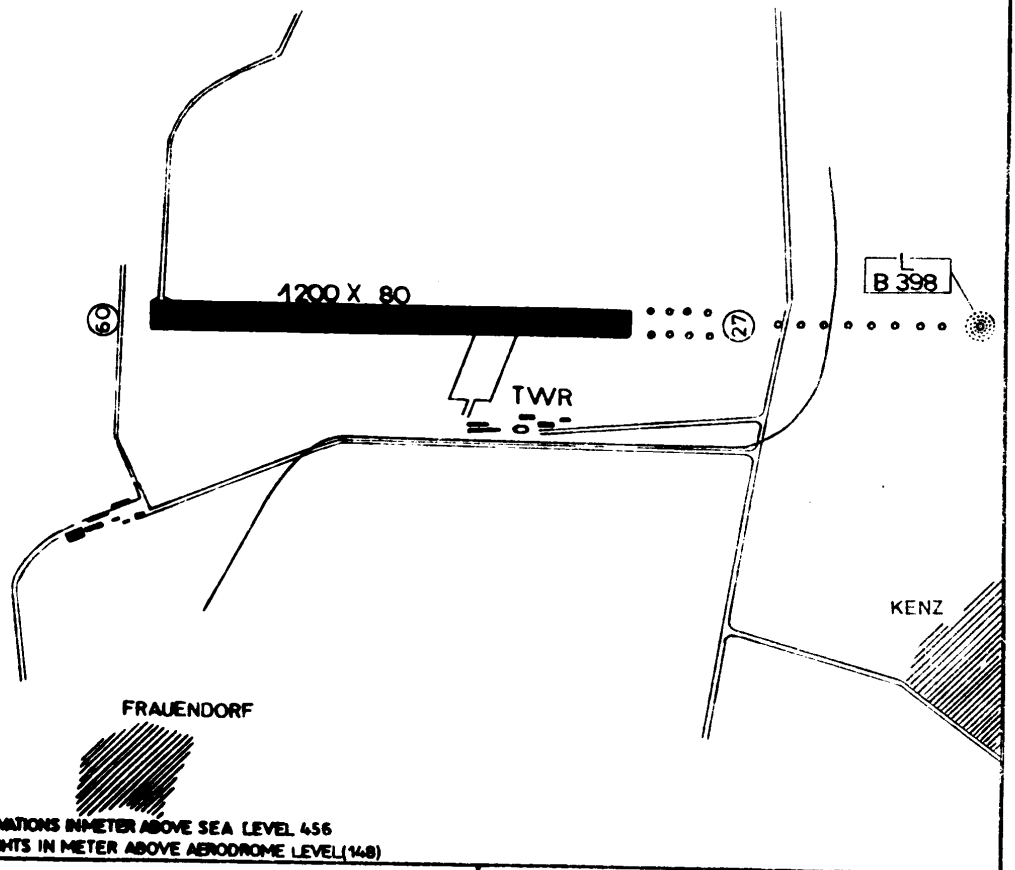
SECRET

BARTH

50X1-HUM

Elev 4,5

50X1-HUM



ELEVATIONS IN METER ABOVE SEA LEVEL 456
HEIGHTS IN METER ABOVE AERODROME LEVEL(148)

LIGHTING

Obstruction lights
Approach lighting
Runway lighting
Threshold lights

RADIO FACILITIES

Service	Call Sign.	Em	Freq
TWR	Barth TWR	A 3	119,7
		A 3	118,3
NDB	BH	A 2	285
L	B	A 2	398

OCTOBER 1960

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

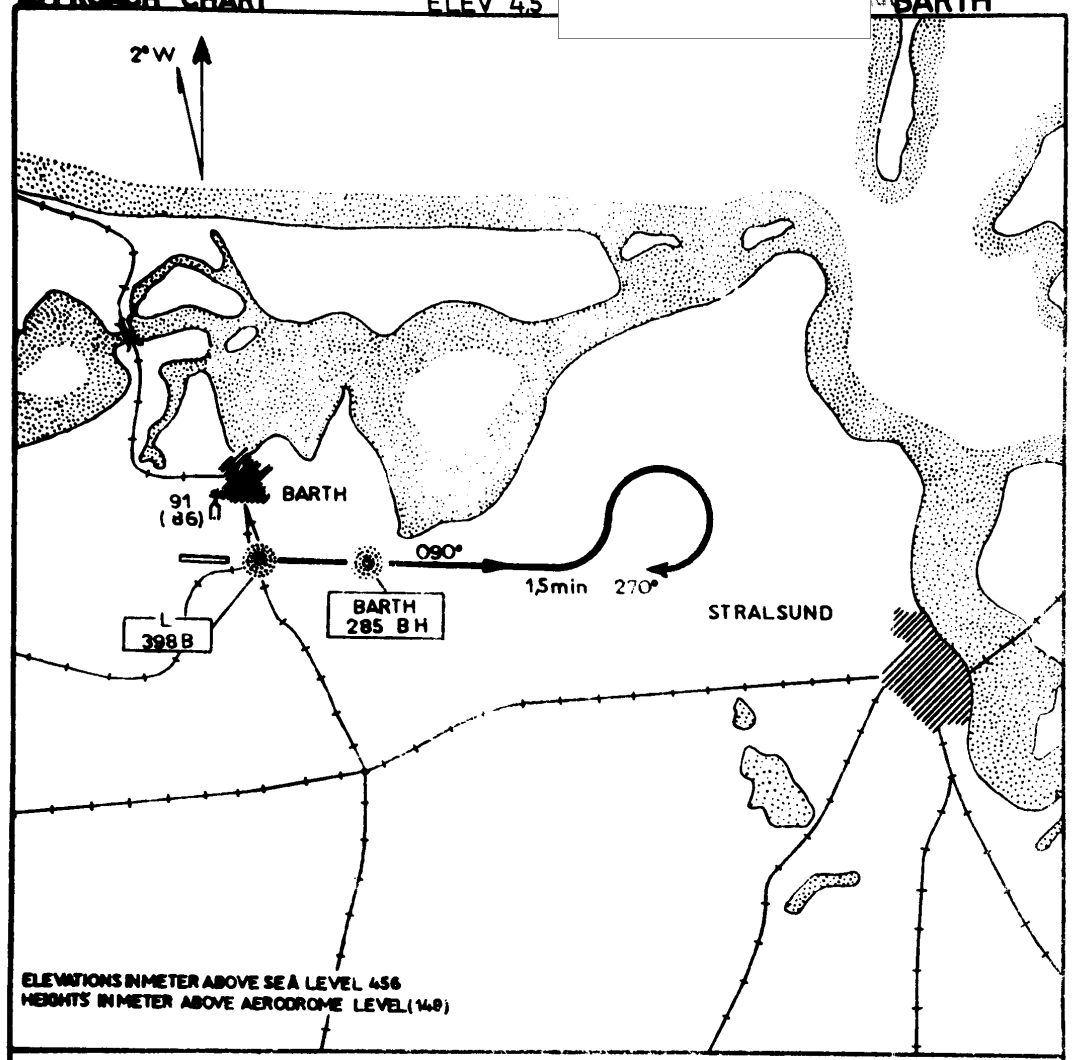
SECRET

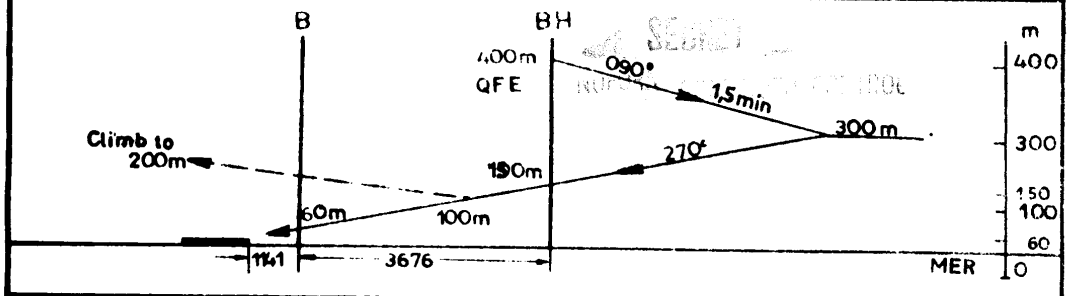
50X1-HUM

INSTRUMENT APPROACH CHART

ELEV 45

BARTH





CEILING AND VISIBILITY MINIMA FOR USE BY		TIME TO AERODROME FROM BH DISTANCE 4817 METER				
TYPE OF A/C	DAY: / NIGHT:	190 km/h	200 km/h	210 km/h	220 km/h	km/h
CATEGORY	DAY: 100/1500 / NIGHT: 200/2000	1min 31sec	1min 27sec	1min 23 sec	1min 19sec	min sec

OCTOBER 1960

EDXB NDB 270° A

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

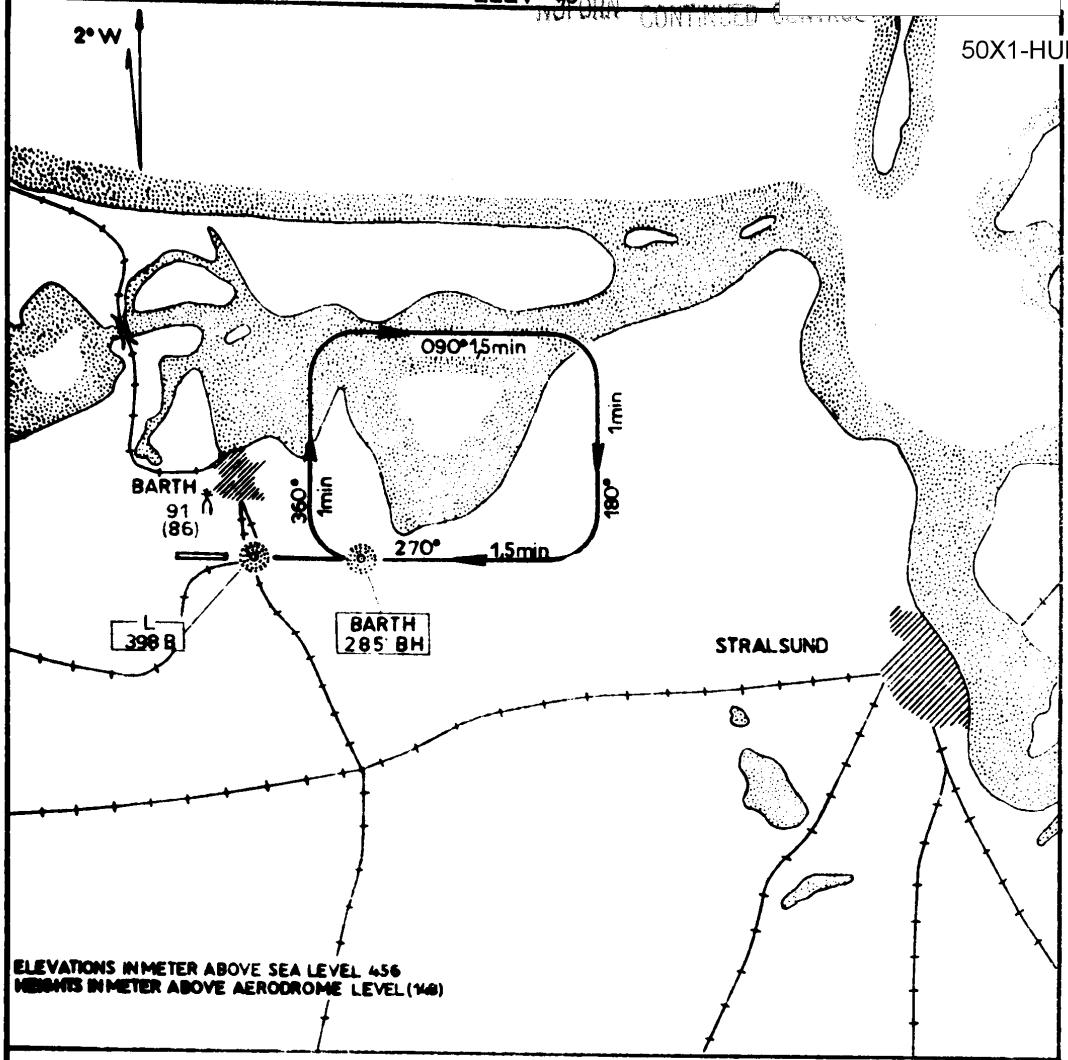
Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

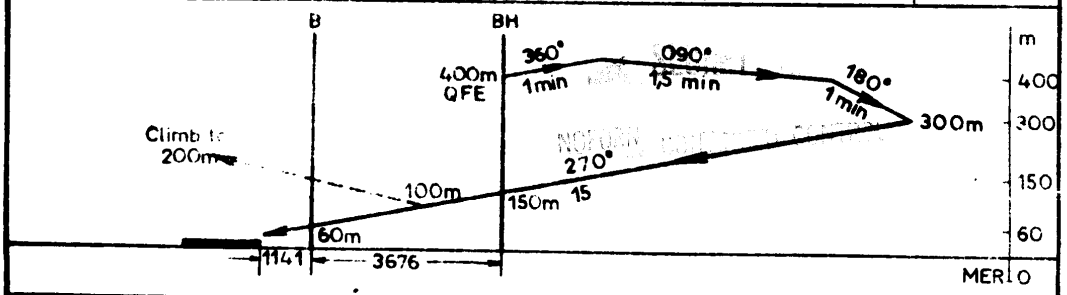
SECRET

50X1-HUM

INSTRUMENT APPROACH CHART

ELEV 45





CEILING AND VISIBILITY MINIMA FOR USE BY		TIME TO AERODROME FROM BH DISTANCE 4817 METER				
TAKE OFF DAY:	NIGHT:	190 Km/h	200 km/h	210 Km/h	220 Km/h	Km h
LANDING DAY: 100/1500	NIGHT: 200/2000	1min 31sec	1min 27sec	1min 23sec	1min 19sec	min sec

OCTOBER 1960

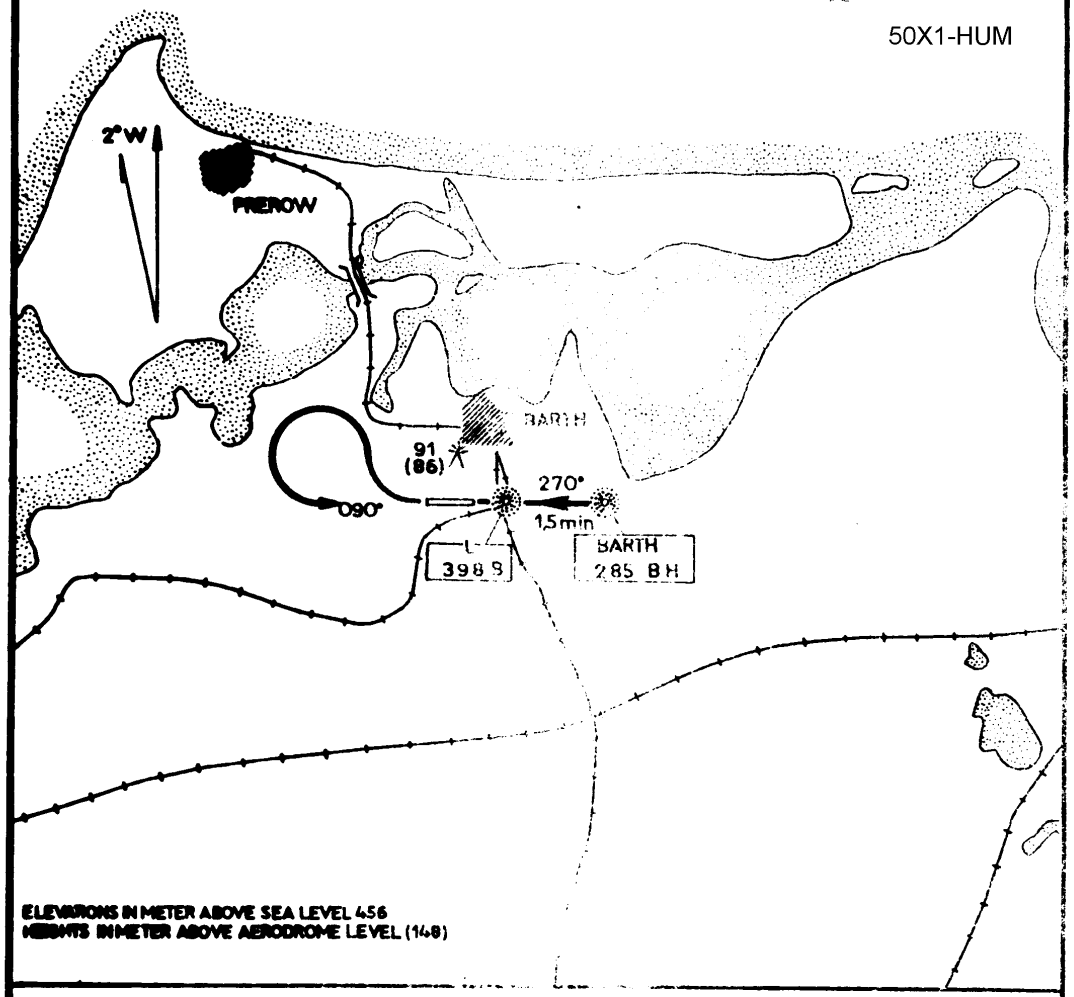
EDX8 NDB 270° B

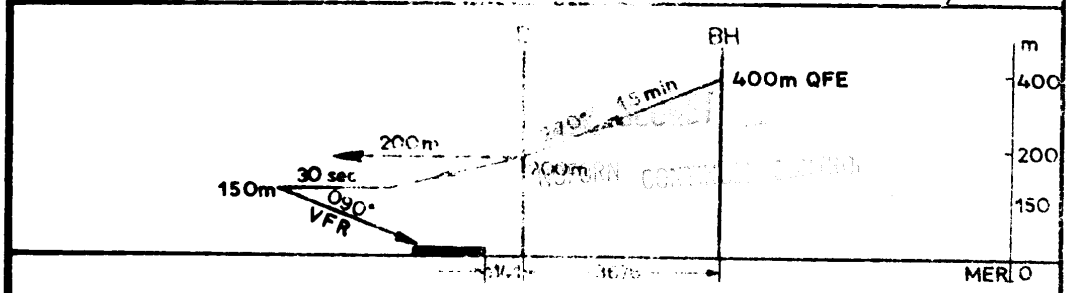
Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

INSTRUMENT APPROACH CHART

50X1-HUM





CEILING AND VISIBILITY MINIMA FOR USE BY		TIME TO AERODROME FROM BH DISTANCE 4817 METERS				
	NIGHT:	190 Km/h	200 Km/h	210 Km/h	220 Km/h	Km/h
DAY: 200/2000	NIGHT: 300/3000	1min 31sec	1min 27sec	1min 23sec	1min 19sec	min sec

OCTOBER 1960

EDX9 NDB 090°

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1
50X1-HUM

DEUTSCHE LUFTHANSA

NOTAM
Deutsche Demokratische Republik
Telegraphic Address:
Answ.: NOTAM BERLIN
Com.: BAB SCHÖNEFELD

NOTAM
DEUTSCHE DEMOKRATISCHE REPUBLIK
FLUGBERATUNGSDIENST (AIS)
ZENTRALFLUGHAFEN BERLIN-SCHÖNEFELD

NOTAM
Германская Демократическая Республика

March 01 st. 1961

Summary of notams class one

The undermentioned Notams class one are still in force on March 01 st 1961. Notams class one not contained in this summary have been cancelles or incorporated in Notams class two.

Date:	No.:	
05.04.60	17/60	Wef April, 06 th, AWY 1, 1a and AWY 7 will be in force. Ref. notam cl. two A 01/60.
27.05.60	23/60	Wef May, 29 th. 0000 z AWY 3 will be in force. Ref. notam class two A 01/60.
27.05.60	24/60	Wef June, 01 st, 0000 z notam class two will be in force 08/60. Except 126,7 mc/s Schönefeld Control on test only.
27.05.60	25/60	Dresden EDXD: NDB Dresden location amend as follows cln ndb delta november 370 kc/s to read 7,613 km instead of 6,8 km. LI november 405 kc/s to read 1,245 km instead of 1,31 km. Ref notam class two 08/60.
27.05.60	26/60	Dresden EDXD: Pse amend elevation to read 230 m instead of 222 m. Elevation of threshold Rnwy 22 to read 213,8 m. Elevation of threshold Rnwy 04 to read 229,7 m. A/d ref point (centre of Rnwy) posn. 510802 N 134608 E elev 222,2 m. Ref notam class two A 06/60.
02.07.60	36/60	Dresden EDXD: Wie QOAES every sunday 0800 to 1500 z due to construction work.
23.09.60	54/60	Barth EDXB: The flight level received from Malmö or Copenhagen Control is to communicate to Barth TWR, when aircraft bound for northern direction via AWY 1 and 1a. Ref notam class two A 02/60.
05.11.60	60/60	Leipzig EDXL: QAHED lima 425 kc/s wef Nov. 07 th, 0000 z. Ref notam class two A 08/60.
05.11.60	61/60	Leipzig EDXL: Pse amend at Leipzig magnetic tracks to read 065/245 degr. Rwy 07/25. Ref notam class two A 08/60 and 07/59.
18.11.60	62/60	Erfurt EDXE: QAHES RF 330 kc/s ufn.

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

50X1-HUM
Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

01.12.60	64/60	Berlin-Schönefeld EDXS: QOAAP landing on grass area prohibited. The useable length of Rnwy 05/23 will be 1957 m from threshold 23 for landing and take off for piston aircrafts. Jet and turboprop aircrafts can use as safety take off run the full lenght of Rnwy 05/23. Taxiing at Rnwy 07/25 and taxiway charlie prohibited. Taxiing on taxiway echo only. Taxi instructions will be given by the tower. Ref notam class two A 10/60.
01.12.60	65/60	Beeskow NDB: C/s BO amend Freq. 355 kc/s to read 425 kc/s. Ref notam class two A 08/60.
01.12.60	66/60	Dresden EDXD: TWR Freq. 119,7 amend hours of operation HS to read O/R. Ref notam class two A 08/60. Delete in column 13 all informations (primary and secondary).
01.12.60	67/60	Leipzig EDXL: A/G Leipzig Radio 124,3 mc/s will be out of operation ufn. Ref notam class two A 08/60.
01.12.60	68/60	Berlin-Schönefeld EDXS: QAAEW QACEW TWR 128 mc/s wef Dec. 05 th. Delete above mentioned radio communication. Ref notam class two A 08/60.
04.12.60	74/60	Boxberg NDB: C/S NO QAHAL Freq. 397 kc/s ufn. QTA notam 72/60.
27.01.61	03/61	Berlin-Schönefeld EDXS: Wie ACC-Freq. operated on 126,7 mc/s on test only. QTA notam 50/60.
16.02.61	06/61	Berlin-Schönefeld EDXS: Wie construction works at the entrance to the parking space. Day and night marking. Expected working time approximately three weeks. Caution advised.
22.02.61	07/61	Könnern: New NDB wef march 03 rd 1961 in operation, id kilo november, Freq. 276 kc/s posn. 513949 N 114600 E.
22.02.61	08/61	Wef march 03 rd 1961 0000 z between Könnern NDB "KN" and Leipzig NDB "LG" the flight levels 600 to 3000 m are useable.
22.02.61	09/61	Wef march 03 rd 1961 to march 15 th 1961 the AWY 5 will be useable.
27.02.61	10/61	Ref our notam class two a 09/60 para 1. Read cln approach Dresden so that Kamenz (5116N 1406E) in the periphery of 10 km will not be crossed under 900 m and abeam Pulsnitz (5111 N 1401 E) not above 1050 m.

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

50X1-HUM

[redacted]

NOTAM
DEUTSCHE DEMOKRATISCHE REPUBLIK
FLUGBERATUNGSDIENST (AIS)
[redacted]

NOTAM
[redacted]

01. März 1961

Zusammenfassung der NOTAM's I. Klasse

Die untenaufgeführten Notams I. Klasse sind mit Wirkung vom 01. März 1961 noch in Kraft. Die nicht in dieser Zusammenfassung enthaltenen Notams sind überholt oder in Notam II. Klasse enthalten.

Datum	Nr.:	
05.04.60	17/60	Mit Wirkung vom 06.April 1960 sind die Korridore AWY 1, 1a und 7 in Betrieb. Bezügl. Notam II. Kl. A 01/60.
27.05.60	23/60	Mit Wirkung vom 29. Mai 1960 0000 z ist der Korridor AWY 3 in Kraft. Bezügl. Notam II. Kl. A 01/60.
27.05.60	24/60	Mit Wirkung vom 1.Juni 1960 0000 z ist Notam II.Kl. A 08/60 in Kraft. Außer Schönefeld Control 126,7 MHz arbeitet nur versuchsweise.
27.05.60	25/60	Dresden EDXD: NDB-Standorte Dresden wie folgt berichtigen: NDB "ND" 370 kHz = 7,613 km, anstatt 6,8 km; LI "N" 405 kHz = 1,245 km, anstatt 1,31 km. Bezügl. Notam II. Kl. A 08/60.
27.05.60	26/60	Dresden EDXD: Platzhöhe auf 230 m berichtigen, anstatt 222 m. Die Höhe der Landebahnschwelle 22 auf 213,8 m und Landebahnschwelle 04 auf 229,7 m berichtigen. Die Höhe des Flughafenbezugspunktes (Mitte der SLB) Pos. 510802 N 134608 E beträgt 222,2 m. Bezügl. Notam II. Kl. A 06/60.
02.07.60	36/60	Dresden EDXD: Mit sofortiger Wirkung ist der Flughafen jeden Sonntag von 0800-1500 GMT wegen Bauarbeiten geschlossen.
23.09.60	54/60	Barth EDXB: Alle Flugzeuge, die die Grenze in nördlicher Richtung über AWY 1 und A1 überfliegen, haben die Flughöhe, die sie von Malmö oder Kopenhagen Control erhalten haben, Barth TWR mitzuteilen. Bezügl. Notam II. Kl. A 02/60.
05.11.60	60/60	Leipzig EDXL: Mit Wirkung vom 7. Nov. 1960 0000 z ist die Freq. vom LMM "L" auf 425 kHz geändert. Bezügl. Notam II. Kl. A 08/60.
05.11.60	61/60	Leipzig EDXL: Den magnetischen Kurs auf 065/245 Grad und RW 07/25 von Leipzig ändern. Bez. II. Kl. A 08/60 und 07/59.
18.11.60	62/60	Erfurt EDXE: NDB "RF" 330 kHz außer Betrieb bis auf weitere Nachrichten.

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1
50X1-HUM

01.12.60 64/60 Berlin-Schönefeld EDXS: Auf dem Flug[illegible] die Bauarbeiten im Fortschreiten, Landungen auf der Grasfläche sind verboten. Die benutzbare Länge der SLB 05/23 beträgt von der Landebahnschwelle 23 für Landung und Start für Kolbenflugzeuge 1937 m. Düsen- und Turboprobflugzeuge können die SLB benutzen, wenn die volle Länge der SLB 05/23 als Anlaufstrecke genügend Sicherheit bietet.
Rollen auf der SLB 07/25 und der Rollbahn Charlie ist verboten. Das Rollen ist nur auf der Rollbahn Echo gestattet. Rollinstruktionen gibt der Turm. Bezügl. Notam II. Kl. A 10/60.

01.12.60 65/60 Beeskow NDB: Kennung "BO" die Freq. von 355 kHz auf 425 kHz berichtigen. Bezügl. Notam II. Kl. A 08/60

01.12.60 66/60 Dresden EDXD: Die Betriebszeit von der Turmfreq. 119,7 MHz von HS auf O/R (auf Anforderung) ändern. Bezügl. Notam II. Kl. A 08/60, streichen Sie in der Spalte 13 alle Informationen (primary und secondary).

01.12.60 67/60 Leipzig EDXL: A/G-Freq. von Leipzig Radio 124,3 MHz ist bis auf weitere Nachrichten außer Betrieb. Bezügl. Notam II. Kl. A 08/60.

01.12.60 68/60 Berlin-Schönefeld EDXS: Die Turmfreq. 128 MHz ist mit Wirkung vom 05.Dez. 1960 vollkommen eingestellt. Streichen Sie die entsprechenden Angaben in den Boden-Bord-Verbindungen. Bezügl. Notam II. Kl.A08/60.

04.12.60 74/60 Boxberg NDB: Kennz. "NO" Freq. 397 kHz arbeitet bis auf weitere Nachrichten mit verminderter Leistung. QTA Notam 72/60.

27.01.61 03/61 Berlin-Schönefeld EDXS: ACC-Freq. 126,7 MHz arbeitet ab sofort nur versuchsweise, qta notam 50/60.

16.02.61 06/61 Berlin-Schönefeld EDXS: Mit sofortiger Wirkung Bauarbeiten am Eingang zum Vorplatz. Tag und Nacht markiert. Voraussichtliche Dauer der Arbeiten drei Wochen. Vorsicht ist geboten.

22.02.61 07/61 Neues Funkfeuer ist in Betrieb genommen, Könnern, Kennung "KN", Freq. 276 kHz, Pos. 513949 N 114600 E.

22.02.61 08/61 Mit sofortiger Wirkung vom 03.03.61 0000 z sind zwischen Könnern "KN" und Leipzig "LG" die Flughöhen von 600 bis 3000 m zu benutzen.

22.02.61 09/61 Mit Wirkung vom 03.März 1961 bis 15.März 1961 kann die Luftstraße 5 (AWY 5) benutzt werden.

27.02.61 10/61 Bezügl. unser Notam II. Kl.A09/60, Abschnitt 1, berichtigen Sie bitte den Text: (im Englischen Teil) Approach Dresden so that Kamenz (5116N 14063) in the peripher of 10 km will not be crossed under 900 m and abeam Pulsnitz (5111 N 1401E) not above 1050 m.

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

SECRET

NOFORN

50X1-HUM

[redacted]

NOTAM

NOTAM
DEUTSCHE DEMOKRATISCHE REPUBLIK
FLUGBERATUNGSDIENST (AIS)
ZENTRALFLUGHAFEN BERLIN-SCHÖNEFELD

NOTAM

A 06 02.03.61

A 06/61 Instrument approach and landing chart for the airport Leipzig-Mockau.
See the appendix to these NOTAM Reports.
NOTAM class II 07/59 are hereby cancelled.

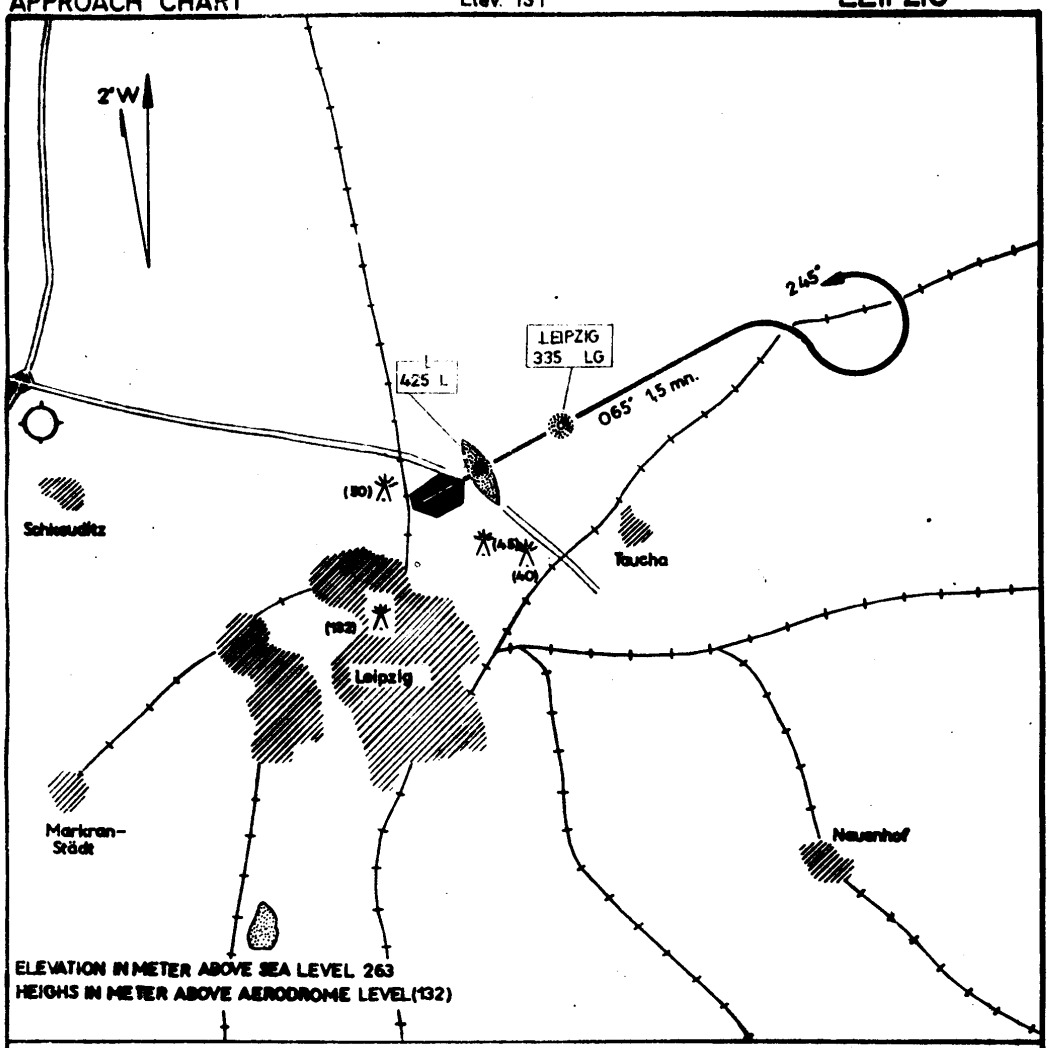
A 06/61 Landekarte und Instrumenten-Anflug-Karte für den Flughafen Leipzig-Mockau.
Siehe Anhang dieses NOTAM's.
NOTAM Klasse II 07/59 ist hierdurch aufgehoben.

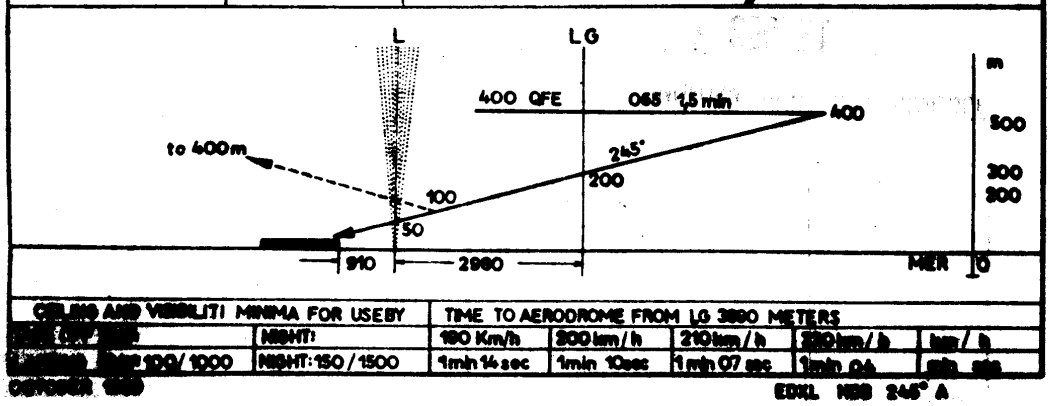
SECRET

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1
50X1-HUM

APPROACH CHART — Elev. 131 — LEIPZIG





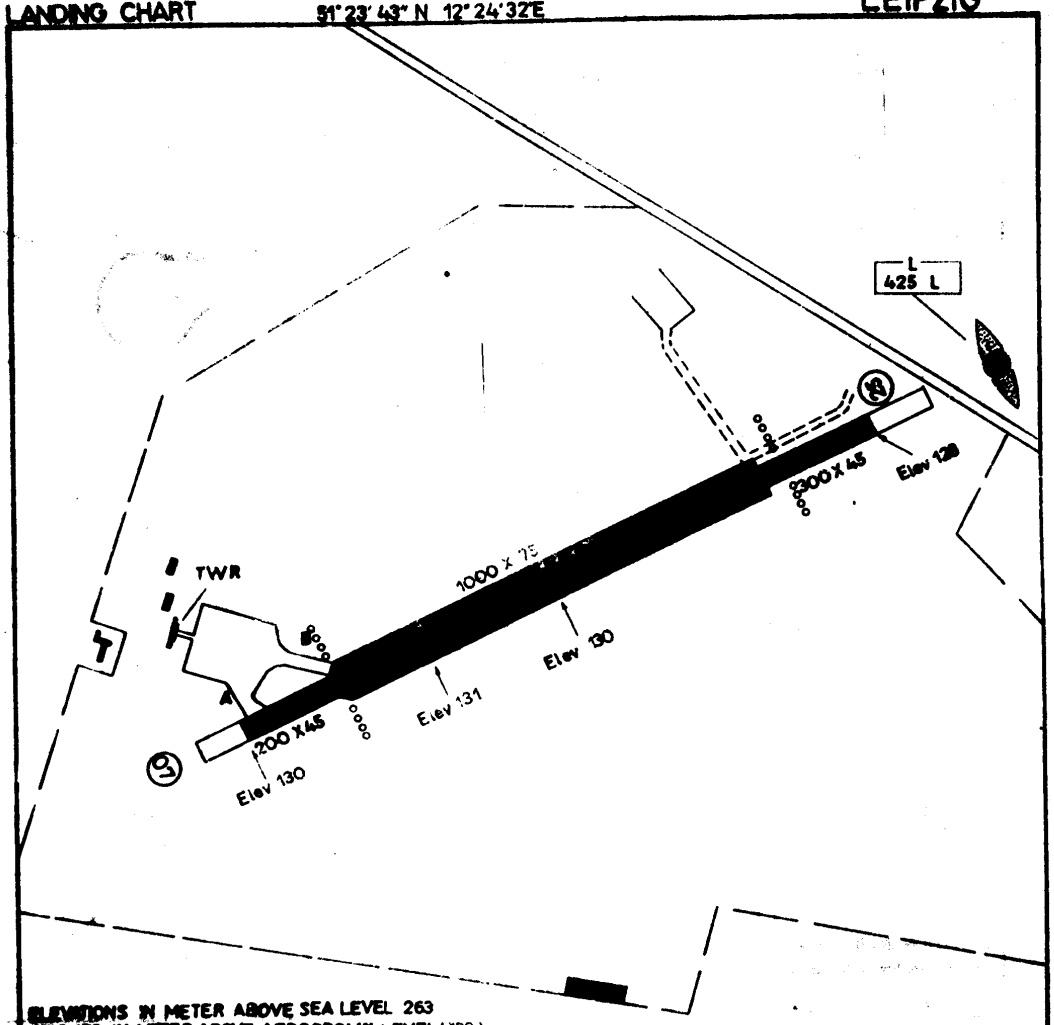
CEILING AND VISIBILITY MINIMA FOR USE BY		TIME TO AERODROME FROM LG 3980 METERS				
	NIGHT:	190 Km/h	200 km/h	210 km/h	220 km/h	km/h
	NIGHT: 150 / 1500	1 min 14 sec	1 min 10 sec	1 min 07 sec	1 min 04	min sec

EDXL HDG 245° A

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1
50X1-HUM

LANDING CHART 51°23'43" N 12°24'32"E LEIPZIG



ELEVATIONS IN METER ABOVE SEA LEVEL 263
HEIGHTS IN METER ABOVE AERODROME LEVEL (132)

LIGHTING

Obstruction lights
Approach lighting
Runway lighting
Threshold lights

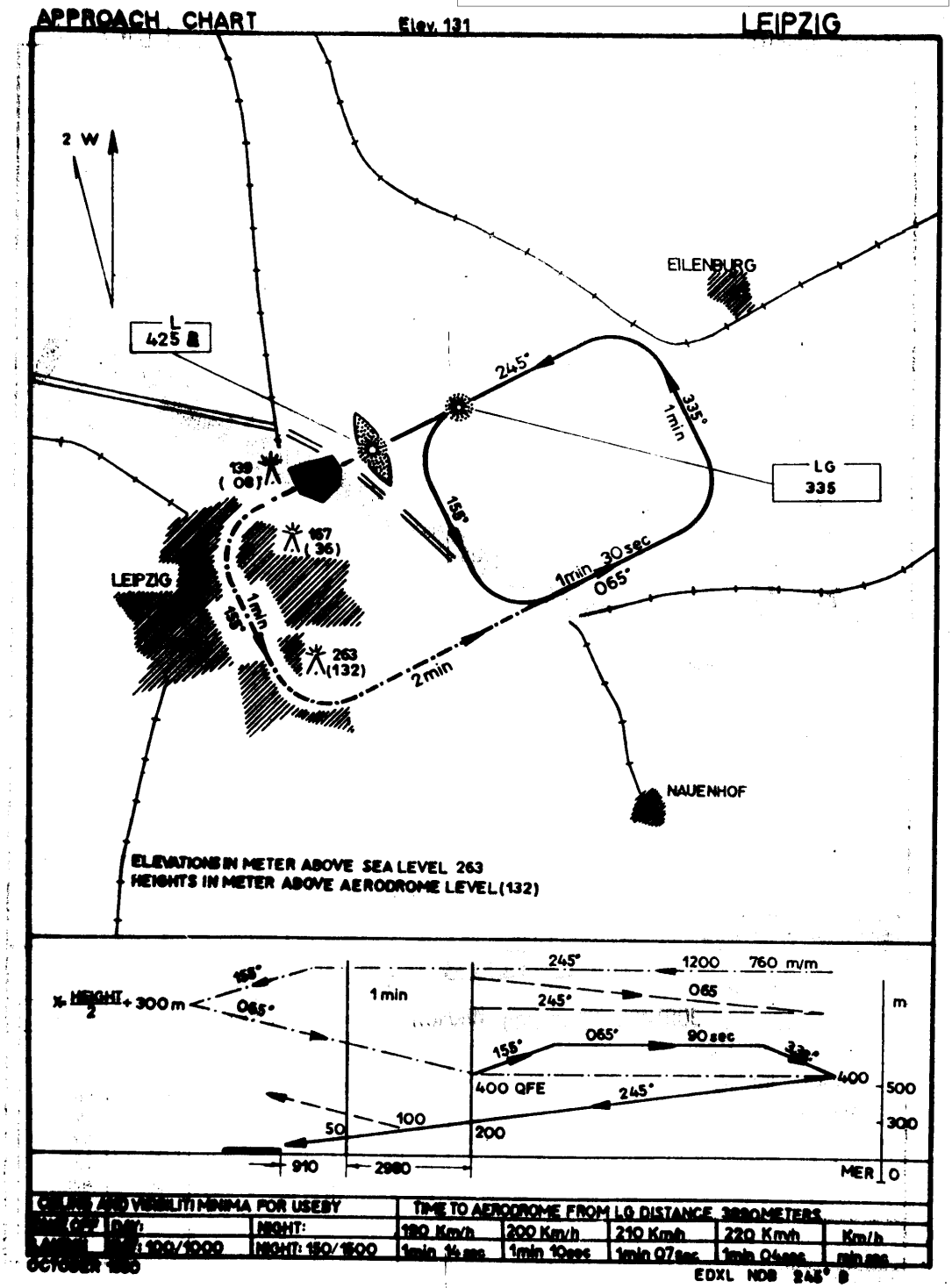
RADIO FACILITIES

Service	Call Sign.	Em.	Freq
AG	Leipzig Radio	A3	4710
TWR	Leipzig TWR	A3	118,7
		A3	118,3
		A3	3023,5
LO		A2	335
LMM		A2	496

OCTOBER 1980

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

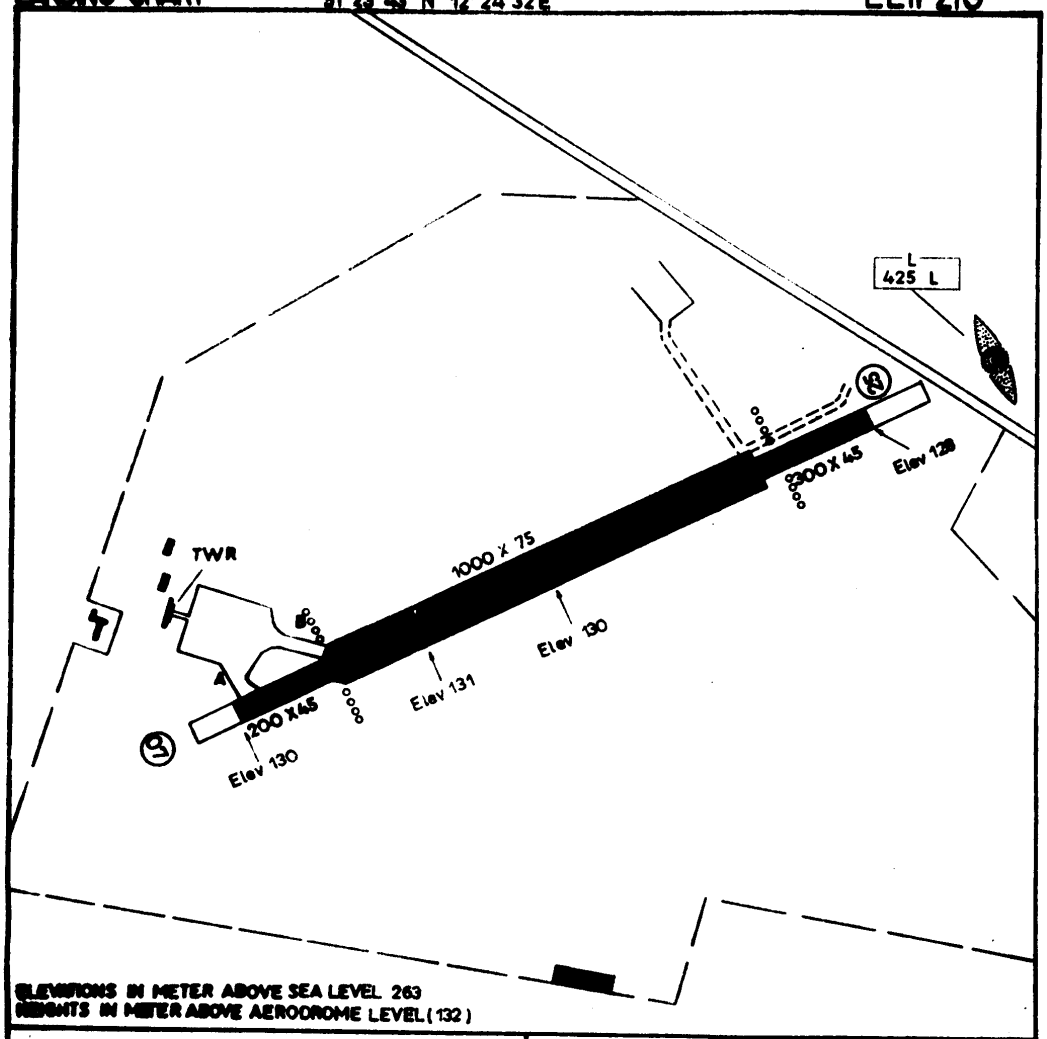
Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1 -HUM



Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

LANDING CHART 51°33'43" N 12°24'32"E LEIPZIG



ELEVATIONS IN METER ABOVE SEA LEVEL 263
HEIGHTS IN METER ABOVE AERODROME LEVEL (132)

LIGHTING

Obstruction lights
Approach lighting
Runway lighting
Threshold lights

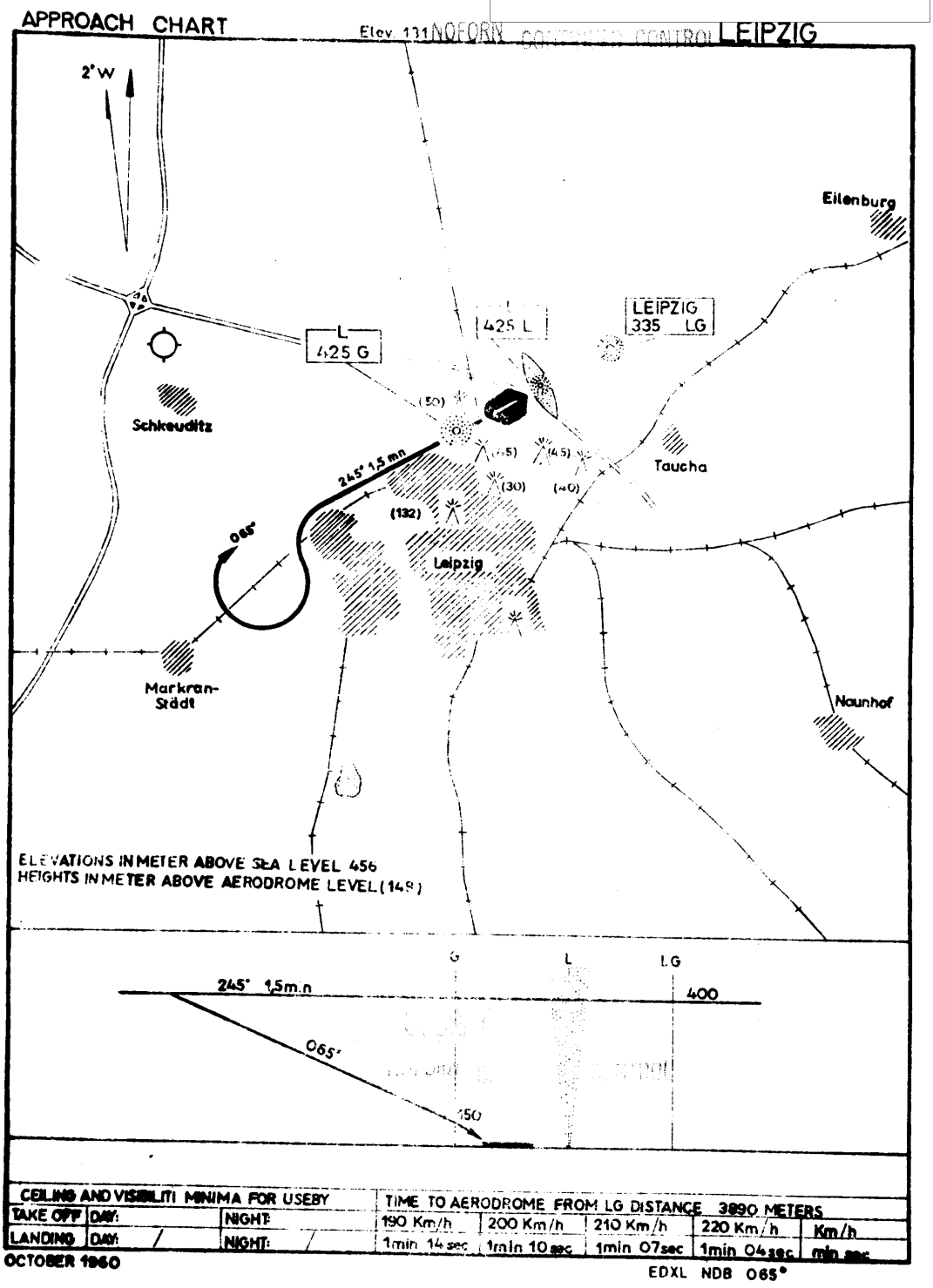
RADIO FACILITIES

Service	Call Sign.	Em.	Freq
AG	Leipzig Radio	A 3	4710
TWR	Leipzig TWR	A3	118,7
		A3	118,3
		A3	3023,5
LO		A2	335
LMM		A2	495

OCTOBER 1955

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

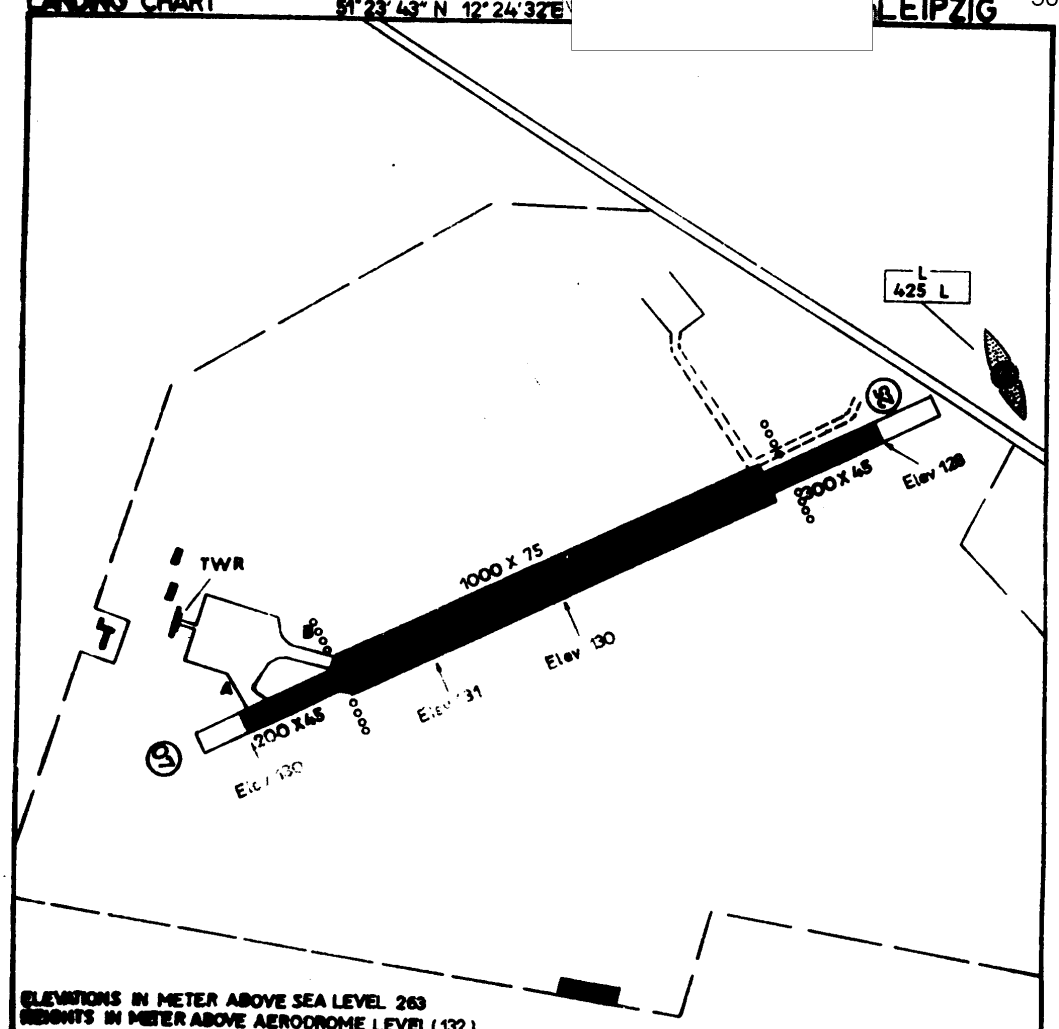


Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

50X1-HUM

LANDING CHART 51° 23' 43" N 12° 24' 32"E LEIPZIG



ELEVATIONS IN METER ABOVE SEA LEVEL 263
HEIGHTS IN METER ABOVE AERODROME LEVEL (132)

LIGHTING

Obstruction lights
Approach lighting
Runway lighting
Threshold lights

RADIO FACILITIES

Service	Call Sign.	Em.	Freq
AG	Leipzig Radio		
		A 3	4710
TWR	Leipzig TWR	A3	119,7
		A3	118,3
		A3	3023,5
LO		A2	335
LMM		A2	478

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

50X1-HUM
Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Y 6 MAI 1991

GENERAL DEPARTMENT OF CIVIL AIR FLEET
UNDER THE COUNCIL OF MINISTERS OF USSR

Aeronautical Information Service
S.A.I.

Aeronautical Information Guide of USSR /temporary/

Amendment № 8
January, 9, 1961.

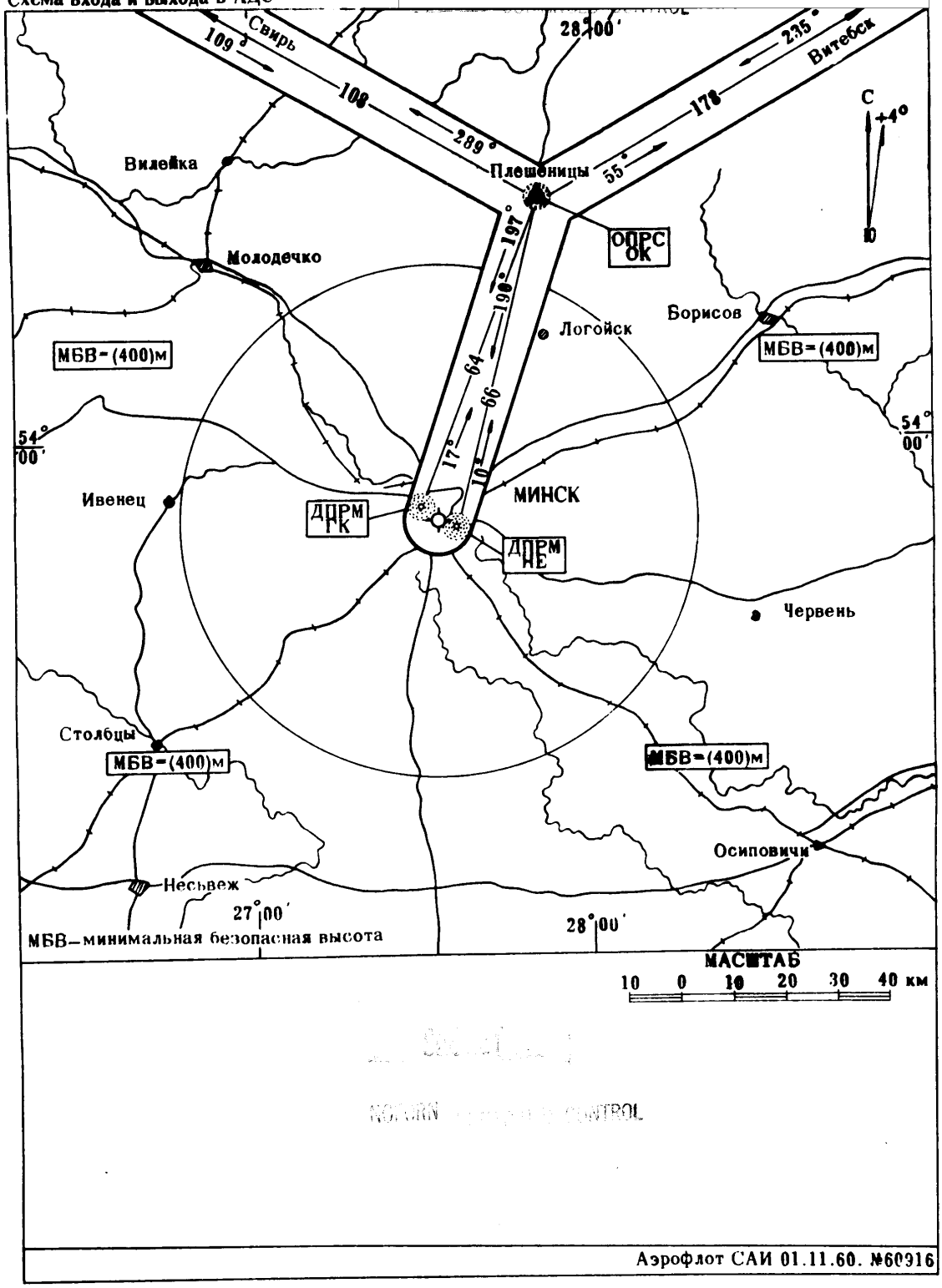
Page to be destroyed:	New pages to be inserted:
AGA 7-1 20.03.60	AGA 7-1 0111.60. 60916
AGA 7-2 20.03.60.	AGA 7-2 28.10.60. 60906
AGA 8-1 20.03.60.	AGA 8-1 29.10.60. 60907
AGA 8-2 20.03.60.	AGA 8-2 11.11.60. 60931
AGA 9-1 20.03.60.	AGA 9-1 29.10.60. 60909
AGA 9-2 20.03.60.	AGA 9-2 22.11.60. 60950
AGA 10-1 20.03.60.	AGA 10-1 31.10.60. 60915
AGA 10-2 20.03.60.	AGA 10-2 17.11.60. 60943
AGA 11-1 20.03.60.	AGA 11-1 14.12.60. 601004
AGA 11-3 20.03.60.	AGA 11-3 13.12.60. 601003
AGA 12-1 20.03.60.	AGA 12-1 25.10.60. 60898
AGA 12-3 20.03.60.	AGA 12-3 24.11.60. 60952
AGA 13-1 20.03.60.	AGA 13-1 10.11.60. 60930
AGA 13-2 20.03.60.	AGA 13-2 02.12.60. 60961

SECRET
NOFORN CONTINUED CONTROL

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

50X1-HUM
Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Схема входа и выхода в АДС

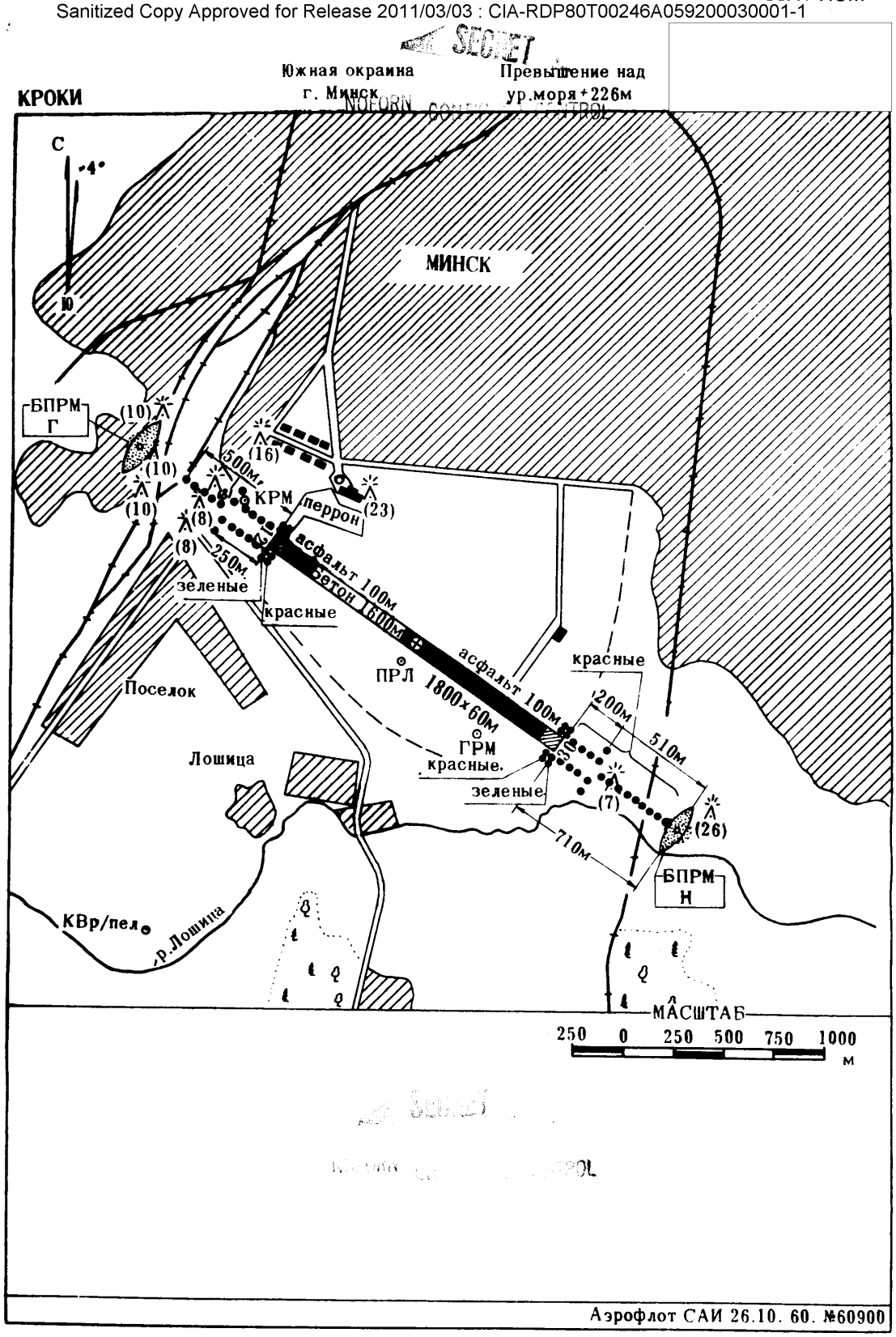


Аэрофлот САИ 01.11.60. №60916

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

50X1-HUM
Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

SECRET



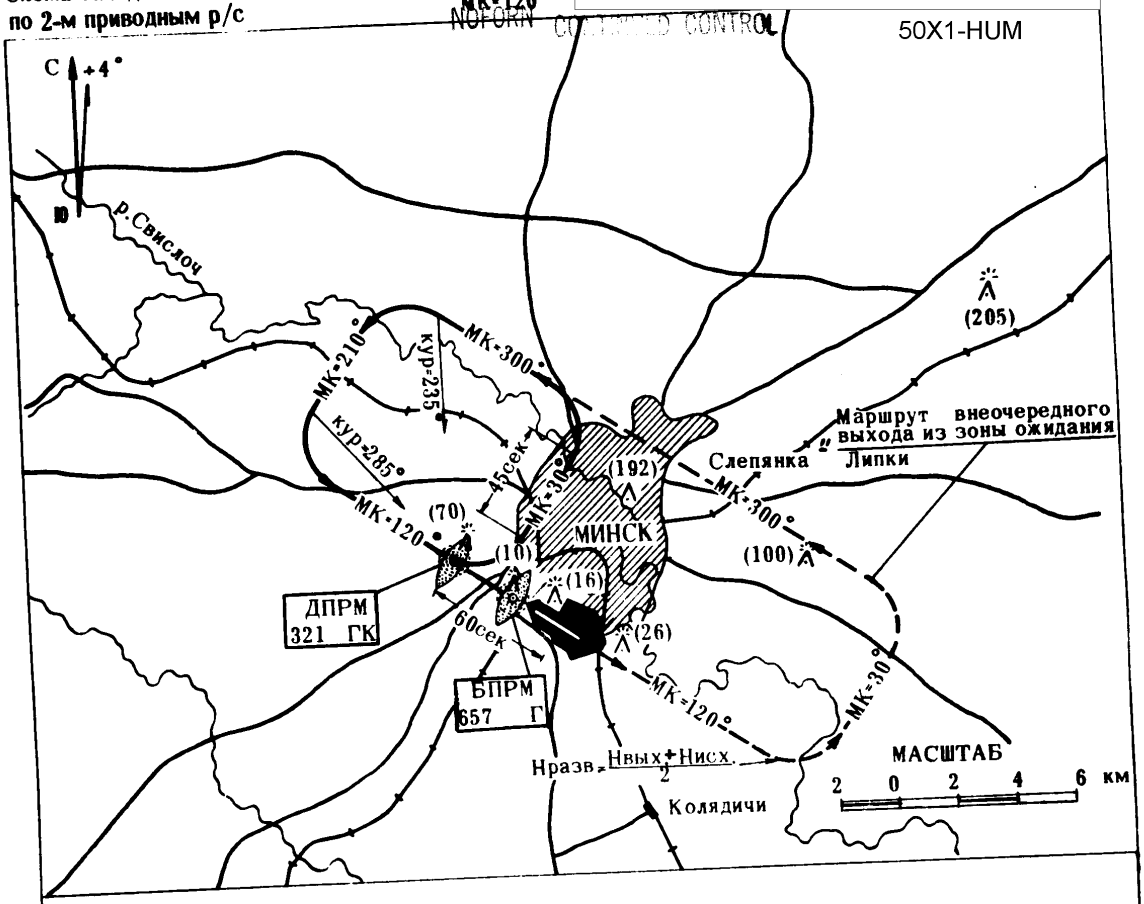
Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

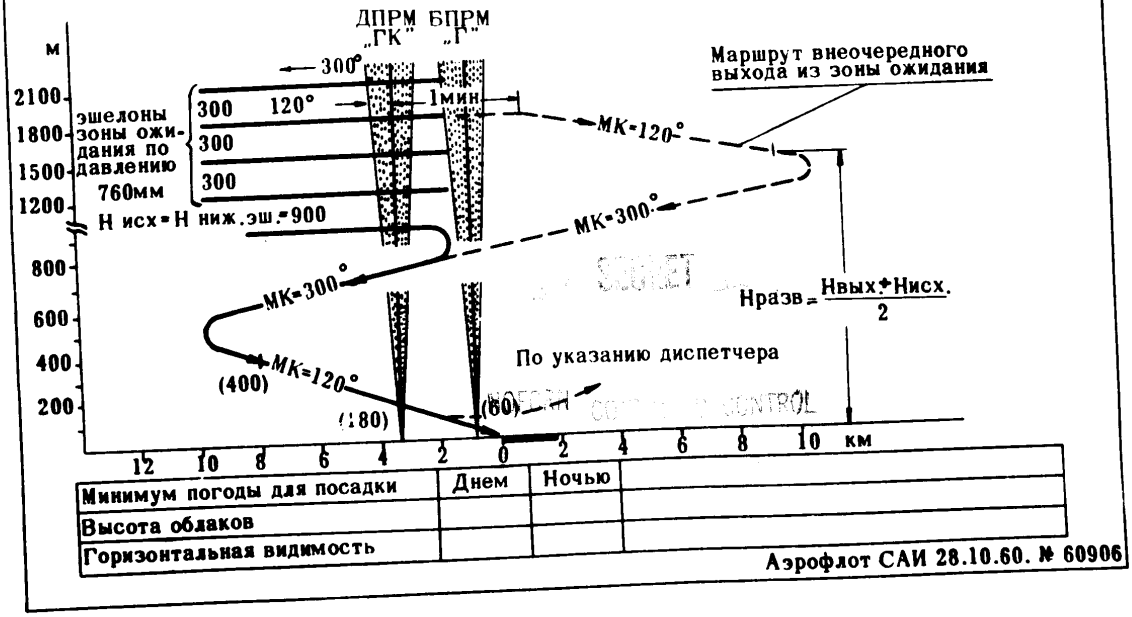
Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

50X1-HUM

Схема захода на посадку по 2-м приводным р/с

Посадочный МК=120°





Минимум погоды для посадки	Днем	Ночью
Высота облаков		
Горизонтальная видимость		

Аэрофлот САИ 28.10.60. № 60906

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

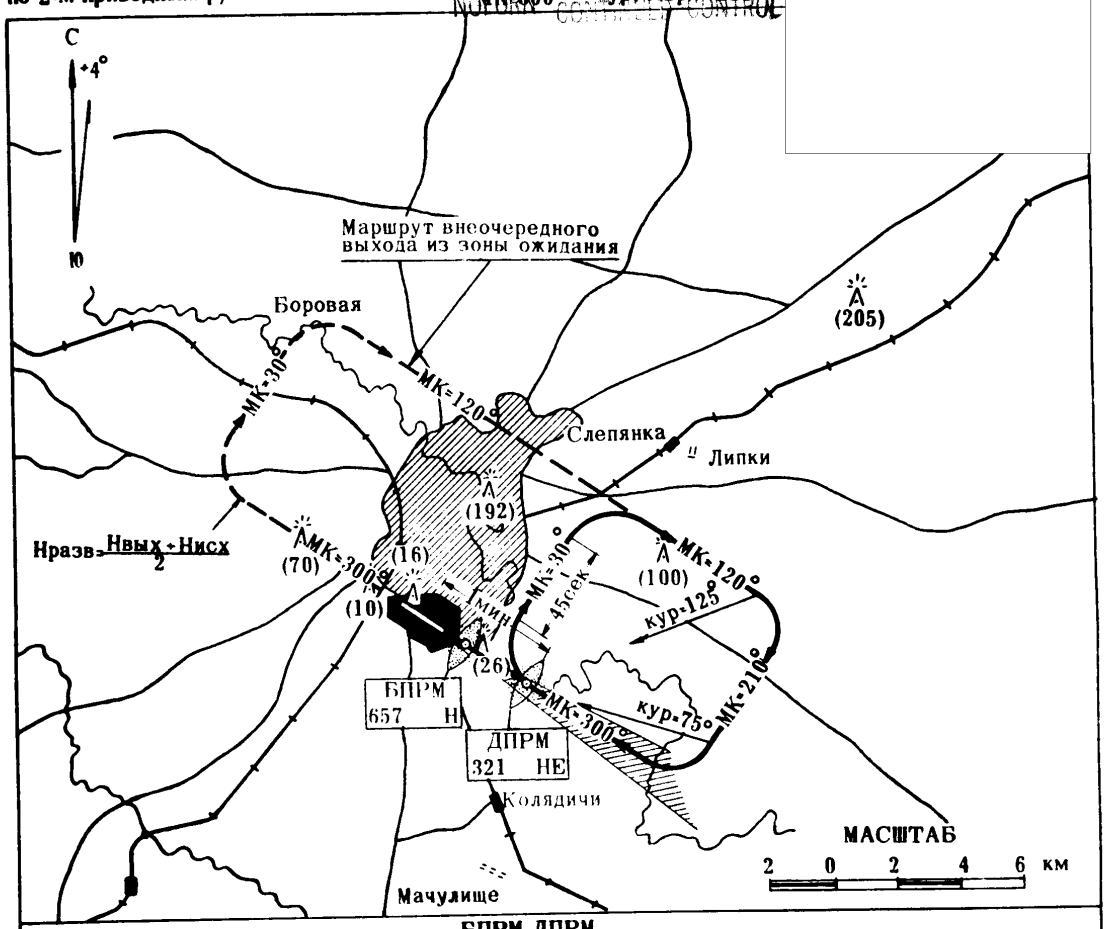
Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

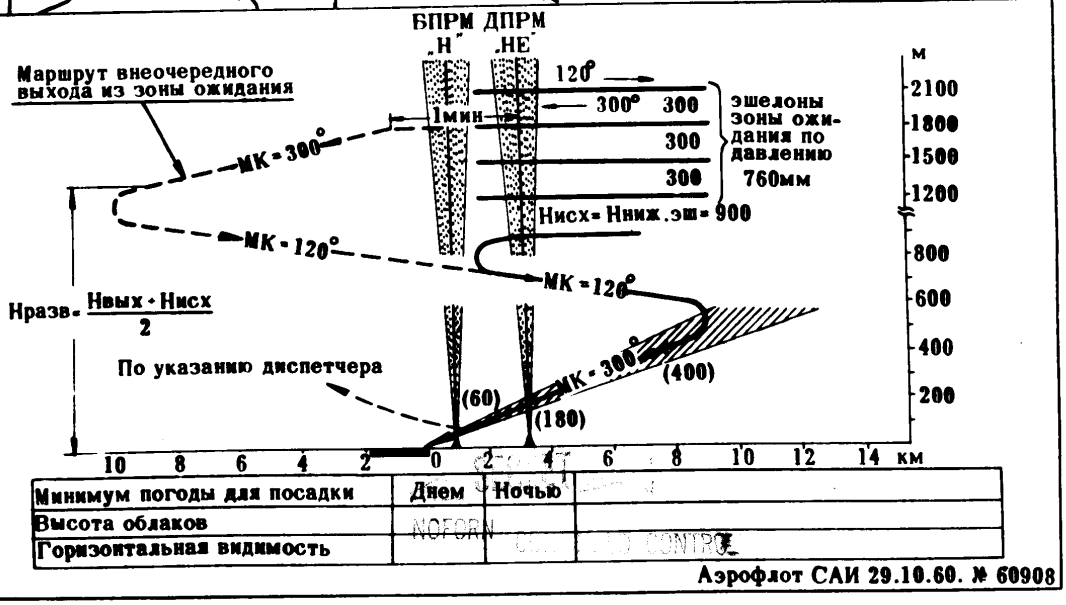
Схема захода на посадку по 2-м приводным р/ст и КГСП

Посадочный МК=300° **Превышение над ур. моря 226 м**

МИНСК / ЛОШИЦА

NOFORN CONTROL





Минимум погоды для посадки	Днем	Ночью
Высота облаков		
Горизонтальная видимость		

NOFORN CONTROL

Аэрофлот САИ 29.10.60. № 60908

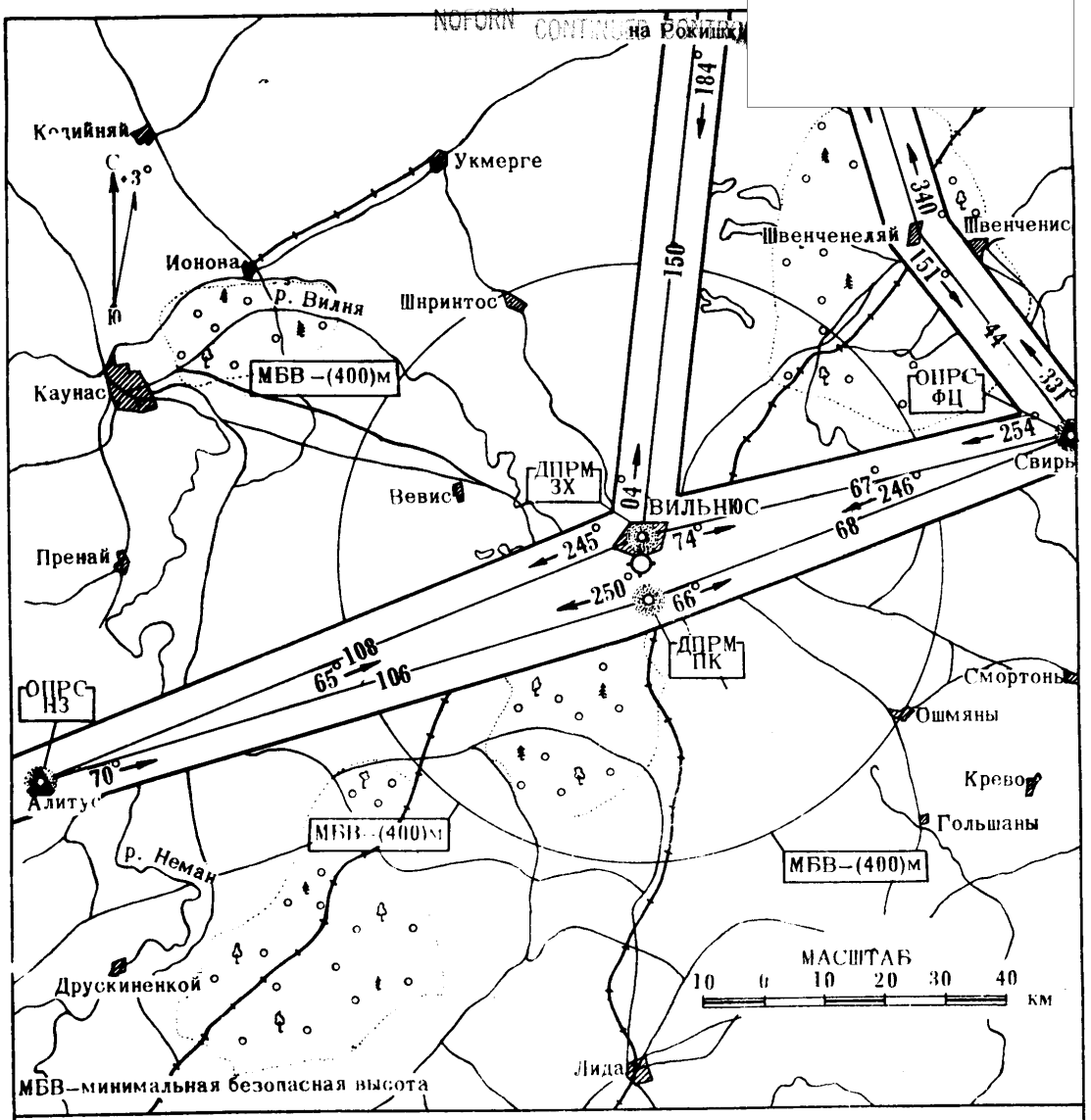
Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Схема входа и выхода в район АДС.

AGA 8-1

ВИЛЬНЮС



Аэрофлот САИ 29.10.60.№60907

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

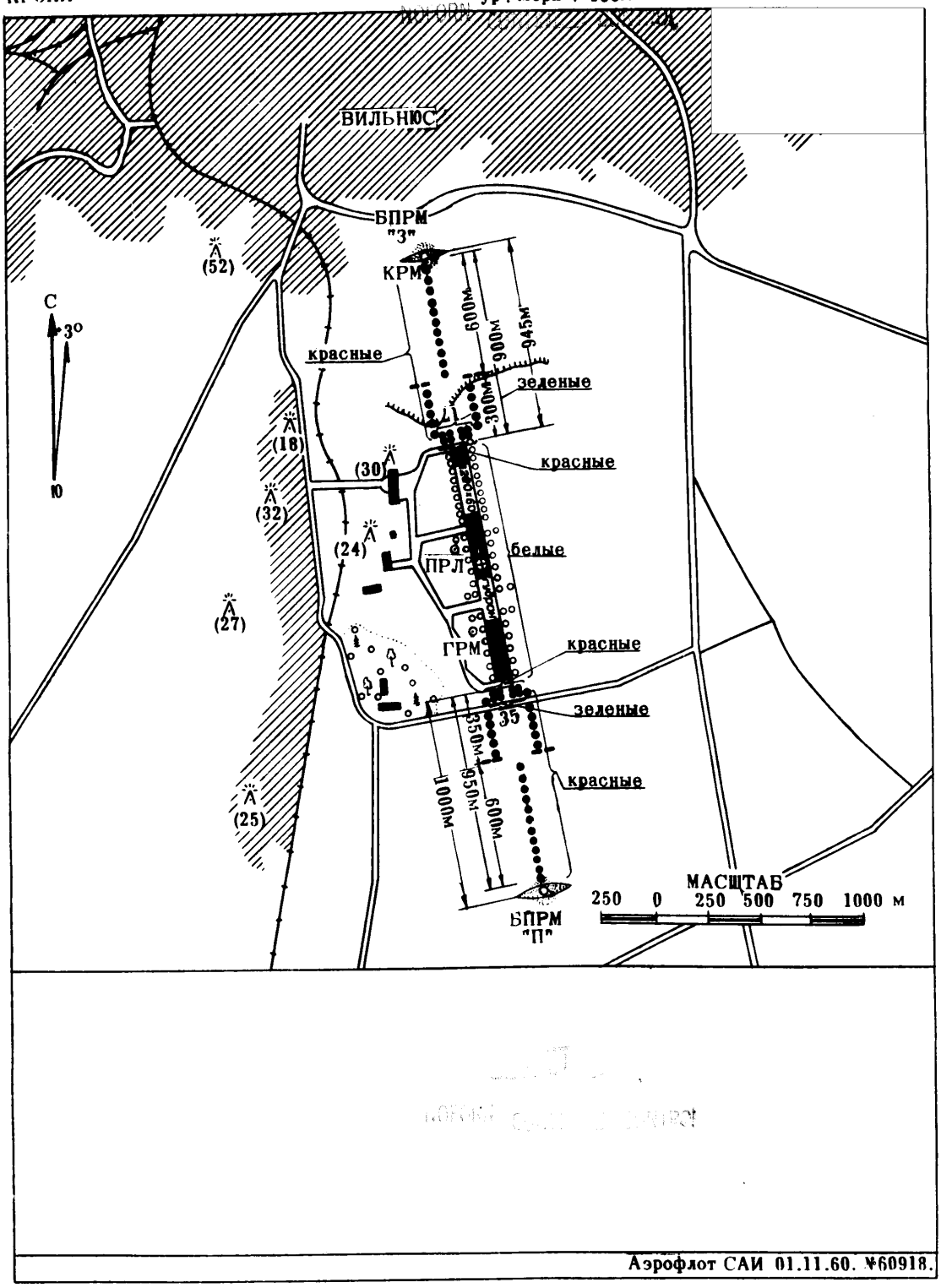
Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

КРОКИ

5км южнее г. Вильнюс

Превышение над ур. моря + 190м

ВИЛЬНЮС



Аэрофлот САИ 01.11.60. №60918.

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1 0X1-HUM

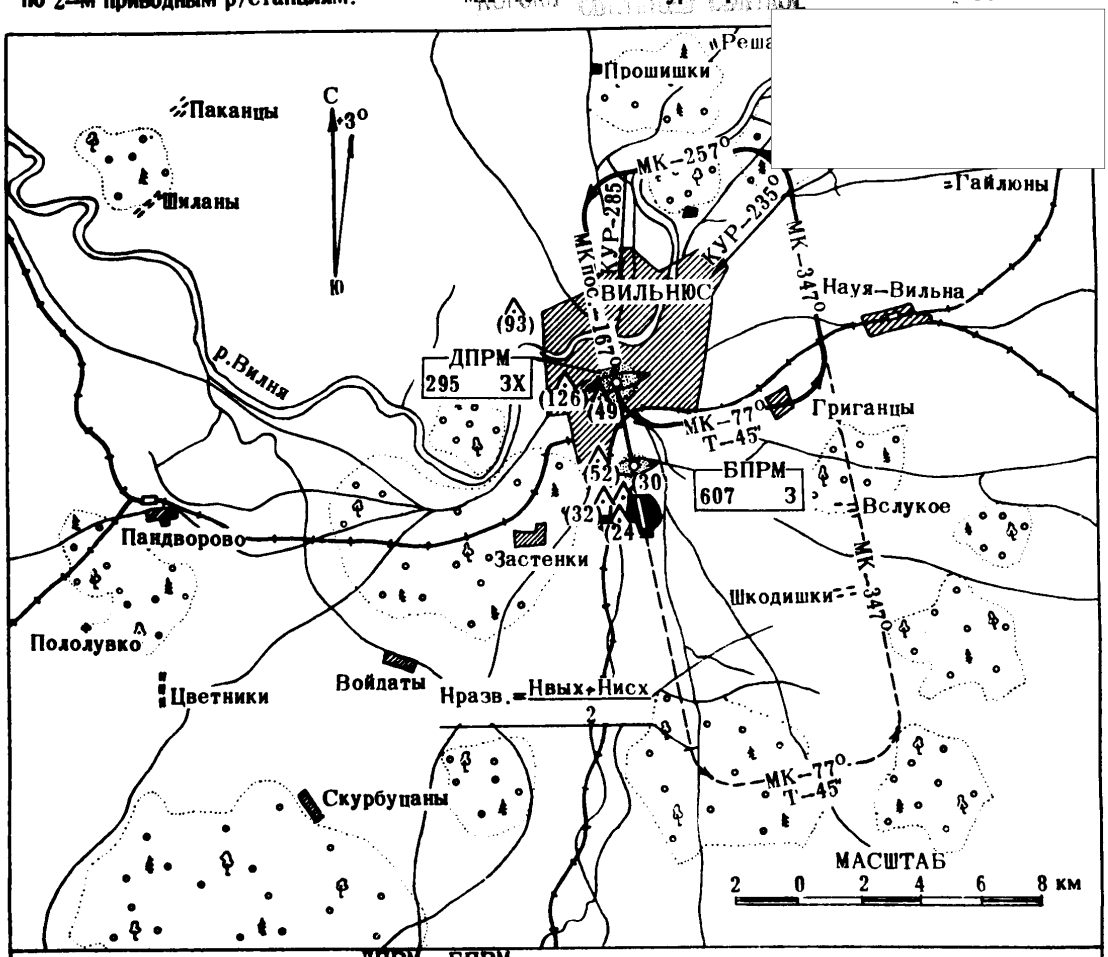
Схема маневра захода на посадку по 2-м приводным р/станциям.

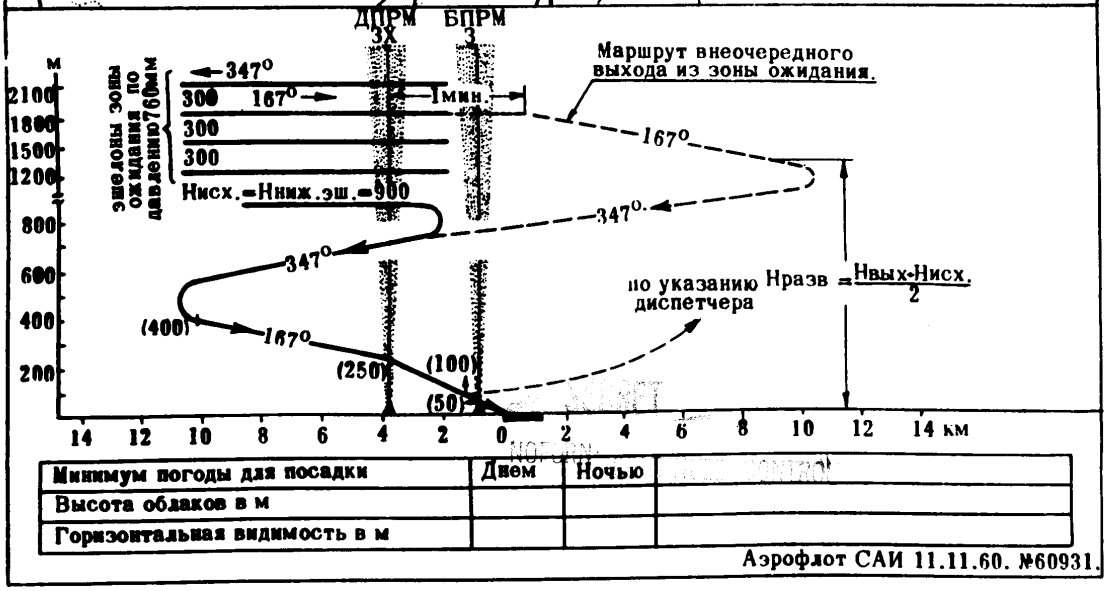
Посадочный МК=167°

Превышение над ур.моря+190м.

AGA 8-2

ВИЛЬНЮС





Минимум погоды для посадки	Днем	Ночью	
Высота облаков в м			
Горизонтальная видимость в м			

Аэрофлот САИ 11.11.60. №60931.

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

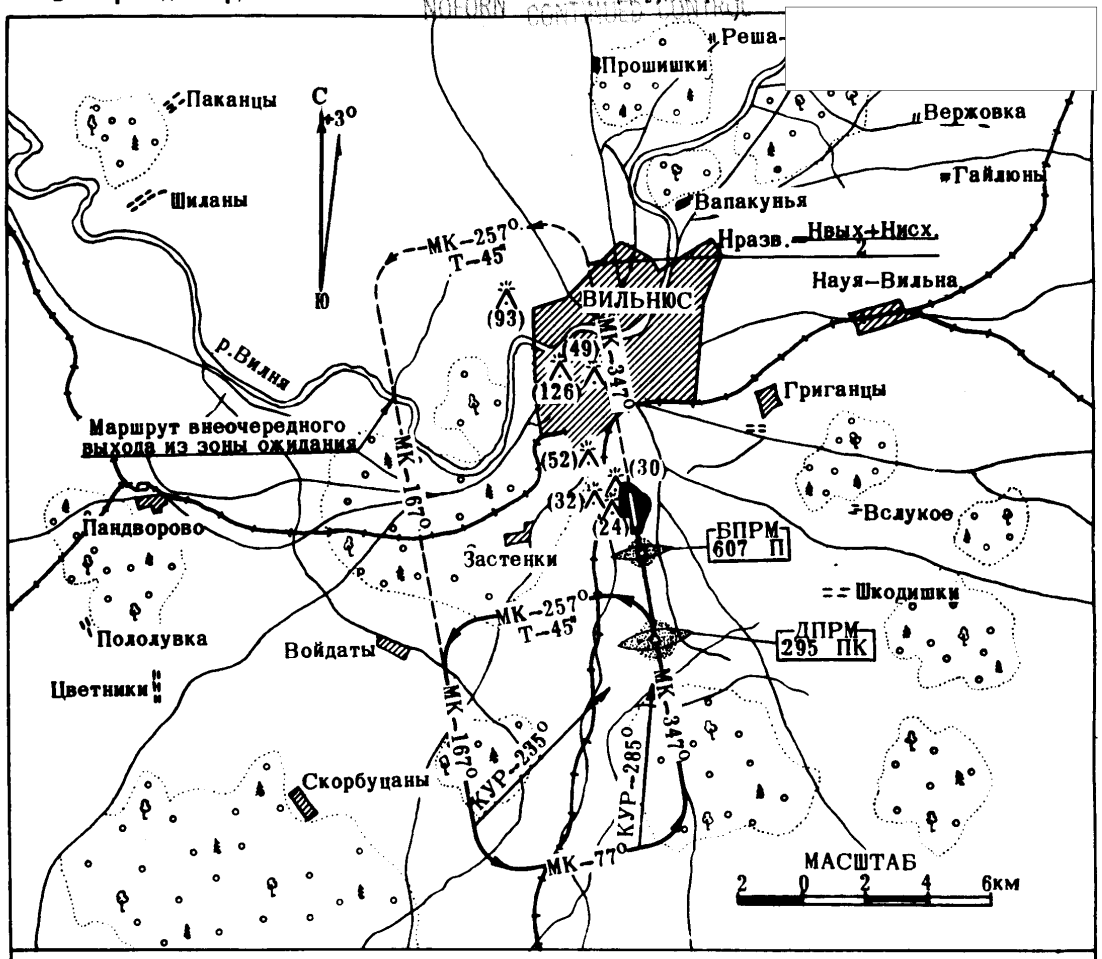
50X1-HUM

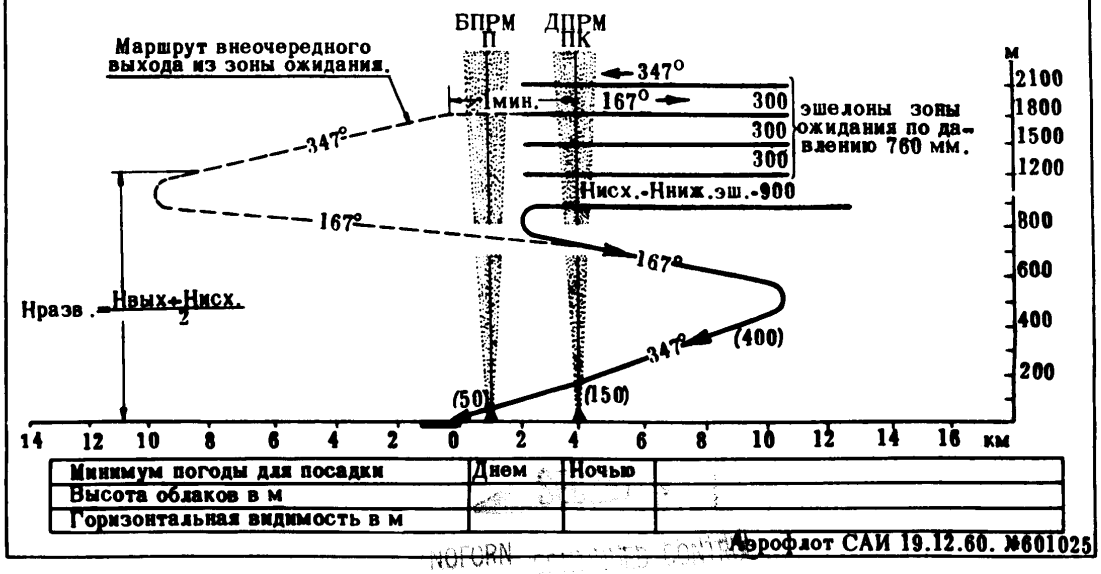
Схема маневра захода на посадку по 2-м приводным р/станциям.

Посадочный МК=347°

Превышение над ур.моря+190м.

ВИЛЬНЮС





Минимум погоды для посадки	Днем	Ночью	
Высота облаков в м			
Горизонтальная видимость в м			

Аэрофлот САИ 19.12.60. №601025

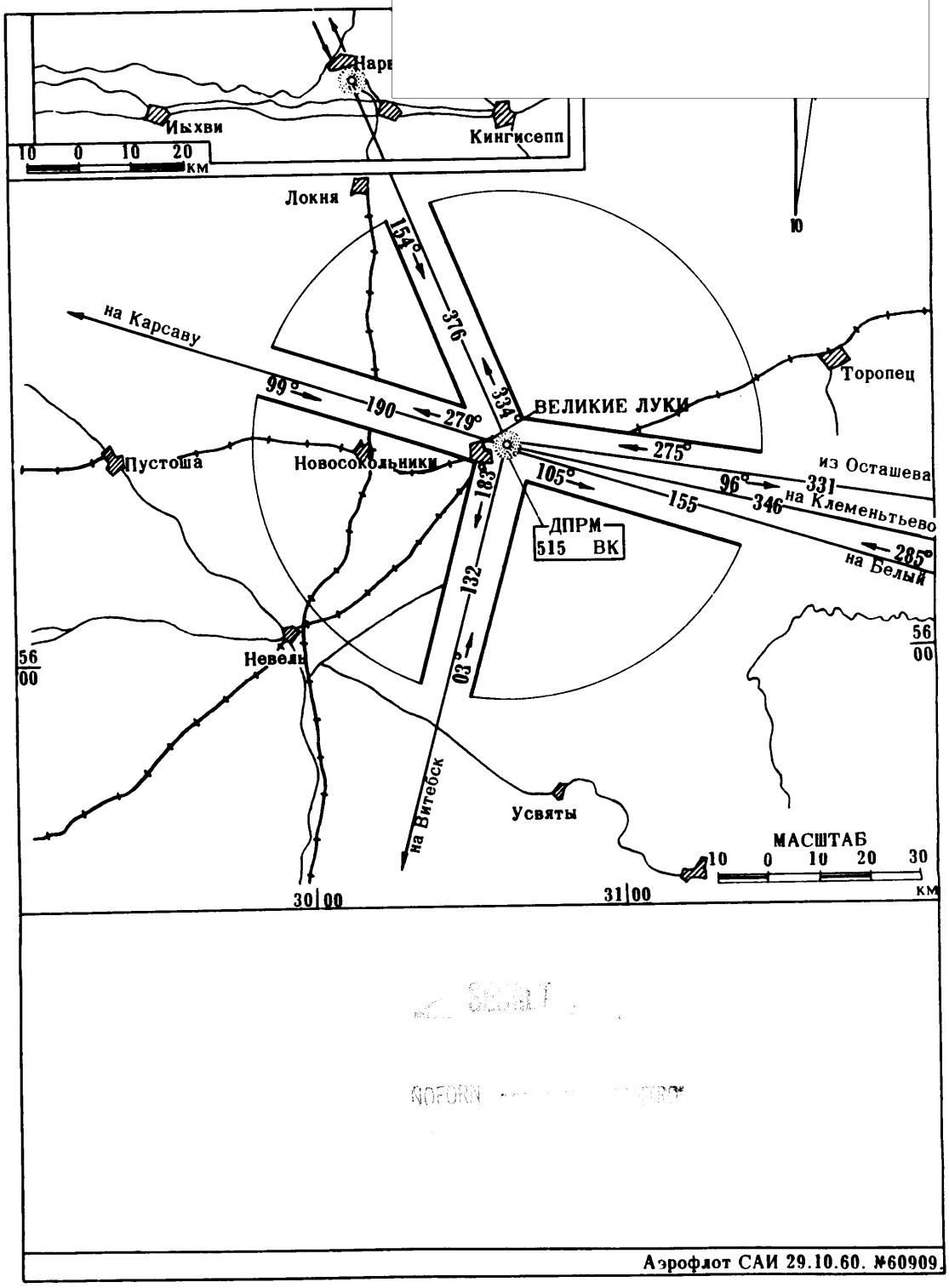
Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1
50X1-HUM

SECRET

AGA 9-1

Схема входа и выхода в район АДС.



SECRET

NOFORN

Аэрофлот САИ 29.10.60. №60909.

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

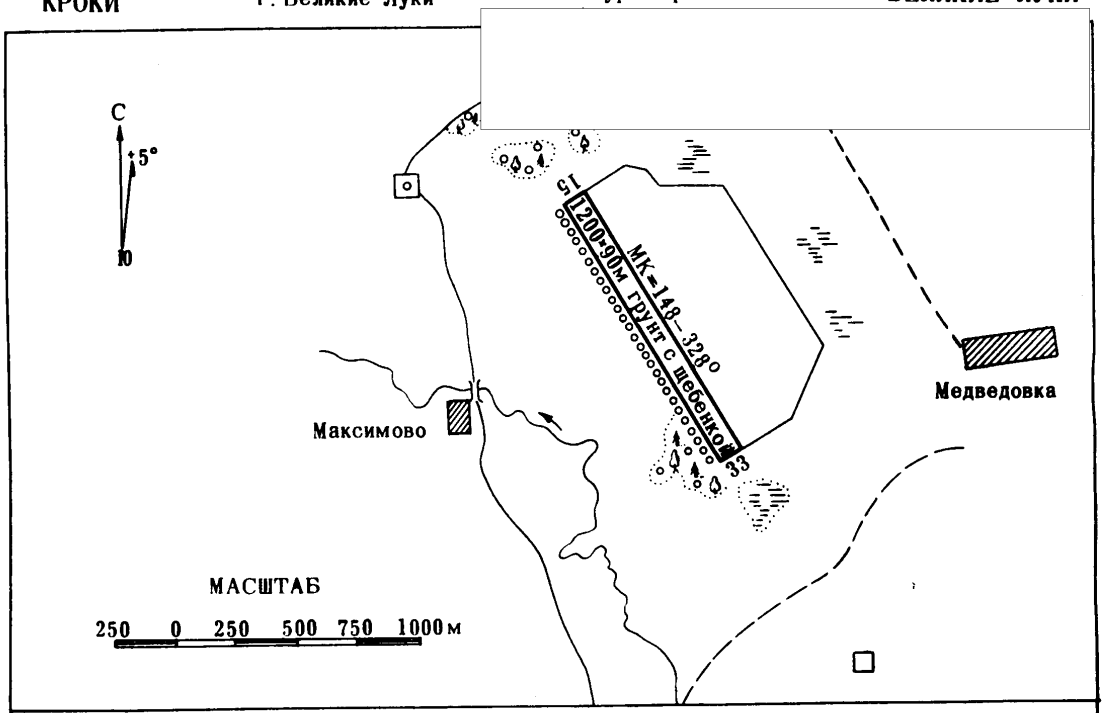
Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1 I-HUM

КРОКИ

7км северо--восточнее г. Великие Луки

Превышение над ур. моря +100м

ВЕЛИКИЕ ЛУКИ



Аэрофлот САИ 02.11.60 № 60920

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

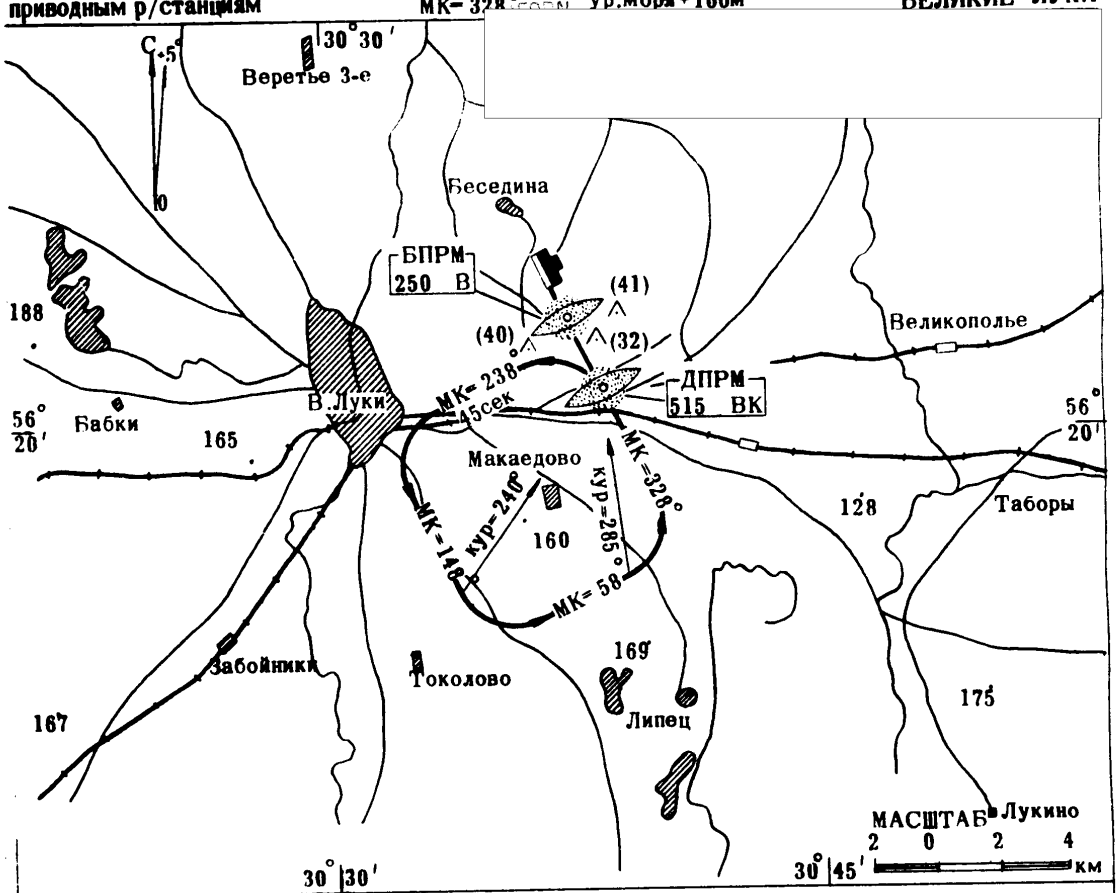
Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

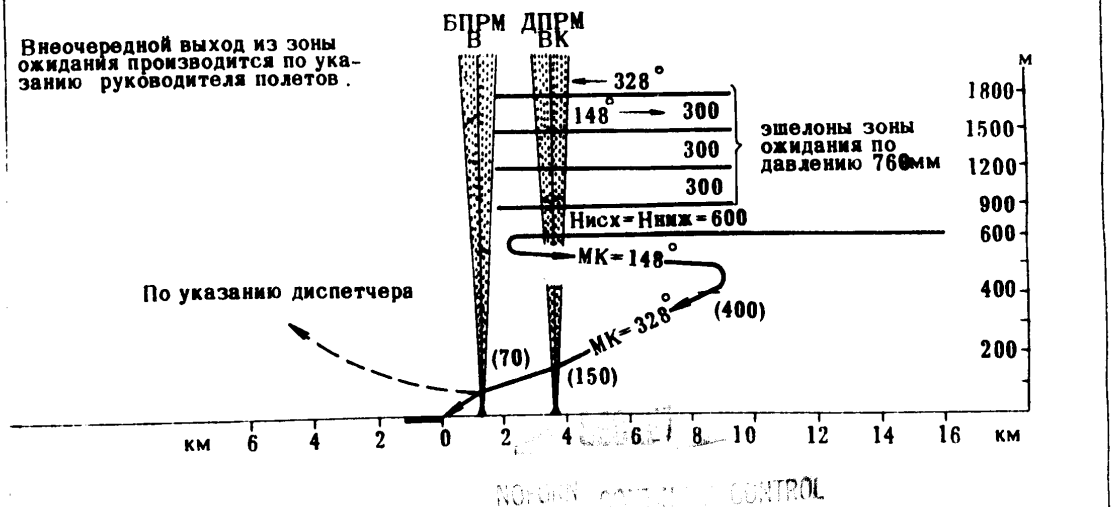
50X1-HUM

Схема маневра захода на посадку по 2-м приводным р/станциям

Посадочный МК= 328° Превышение над ур.моря+100м

ВЕЛИКИЕ ЛУКИ





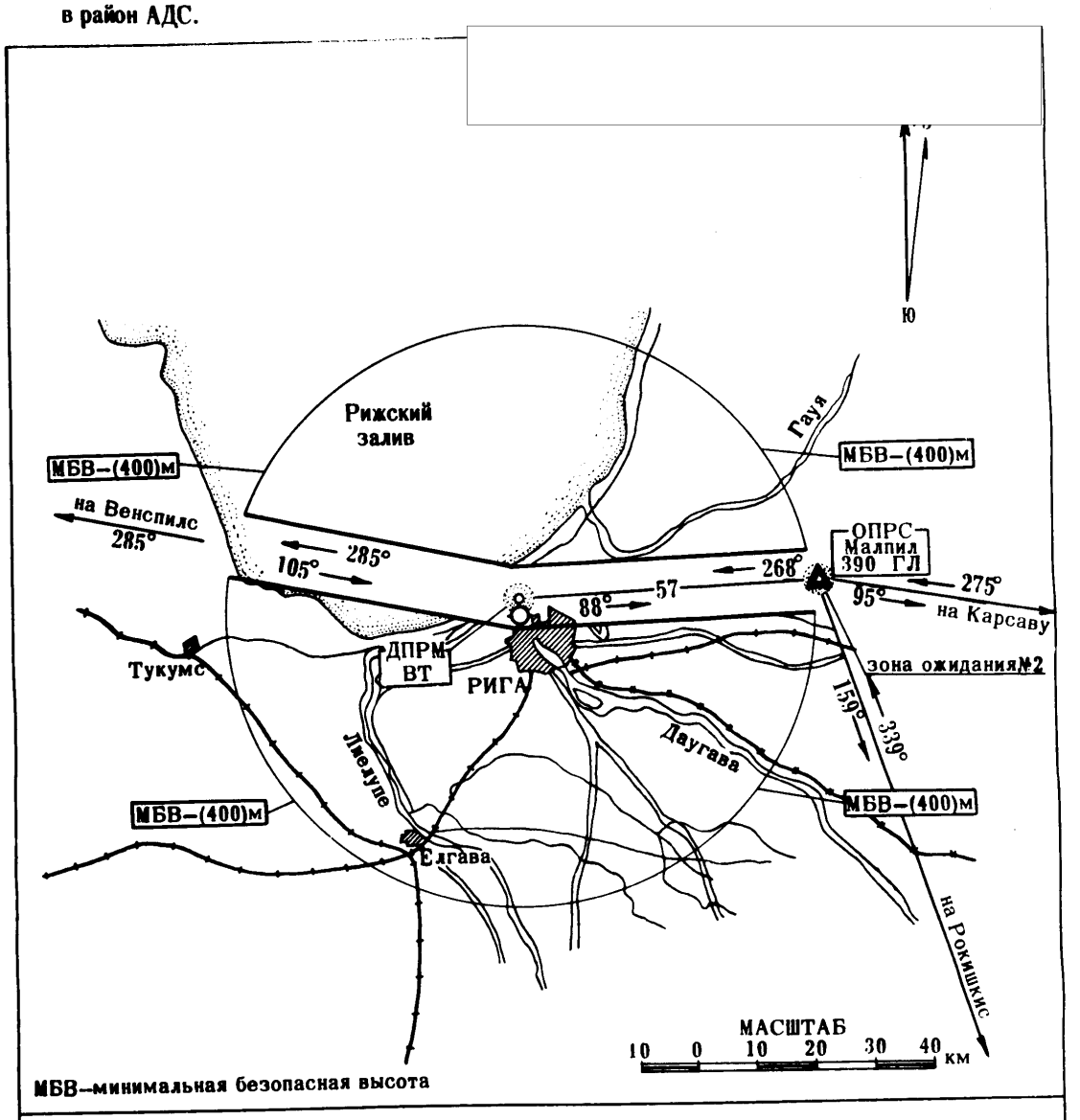
Минимум погоды для посадки	Днем	Ночью	
Высота облаков			
Горизонтальная видимость			

Аэрофлот САИ 22.11.60. №60950

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Схема входа и выхода в район АДС.



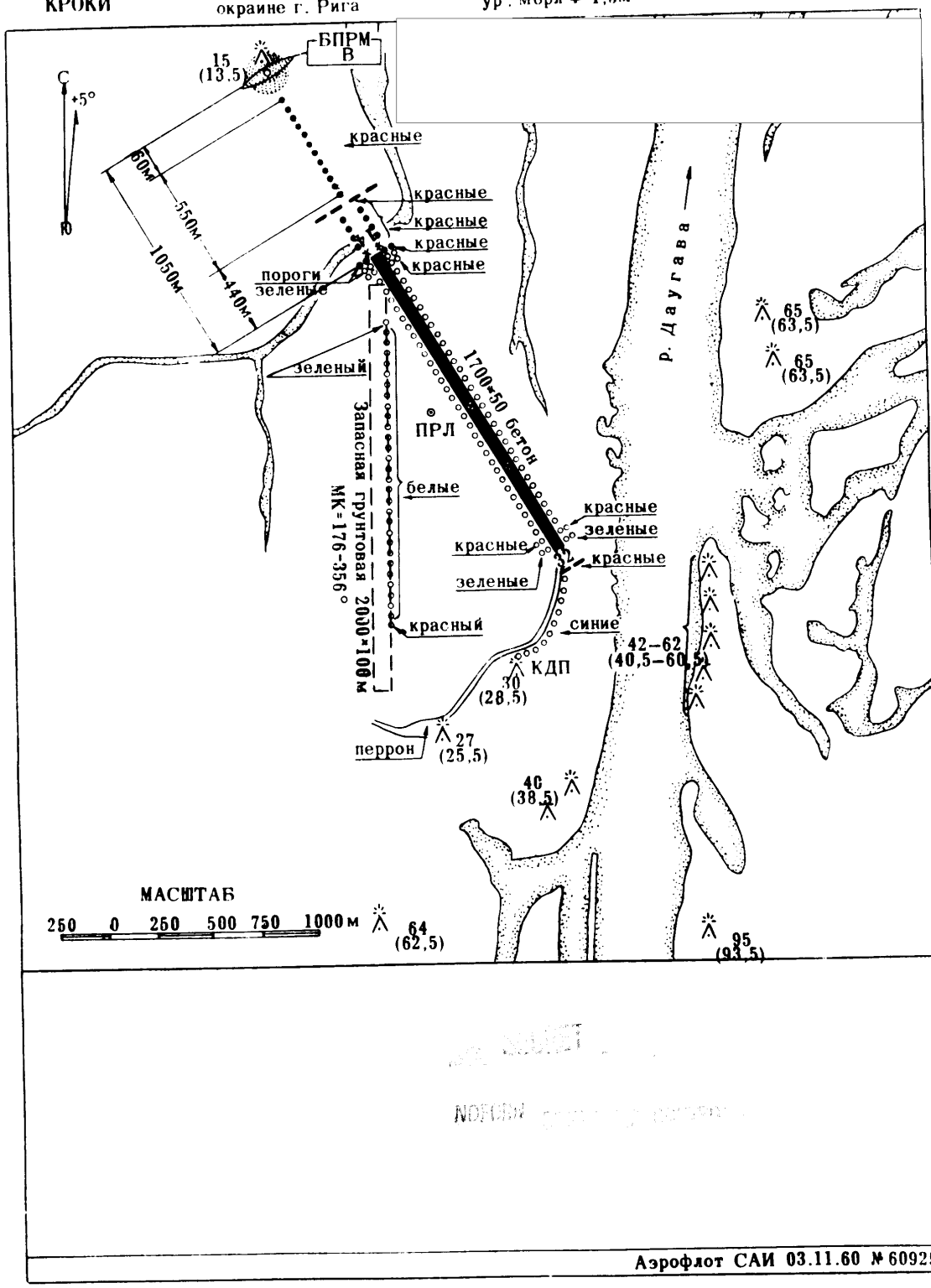
МБВ–минимальная безопасная высота

Аэрофлот САИ 31.10.60. №60915.

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1 1-HUM

КРОКИ На северо-западной окраине г. Рига Превышение над ур. моря + 1,5м **РИГА /Центральный**



Аэрофлот САИ 03.11.60 № 60925

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

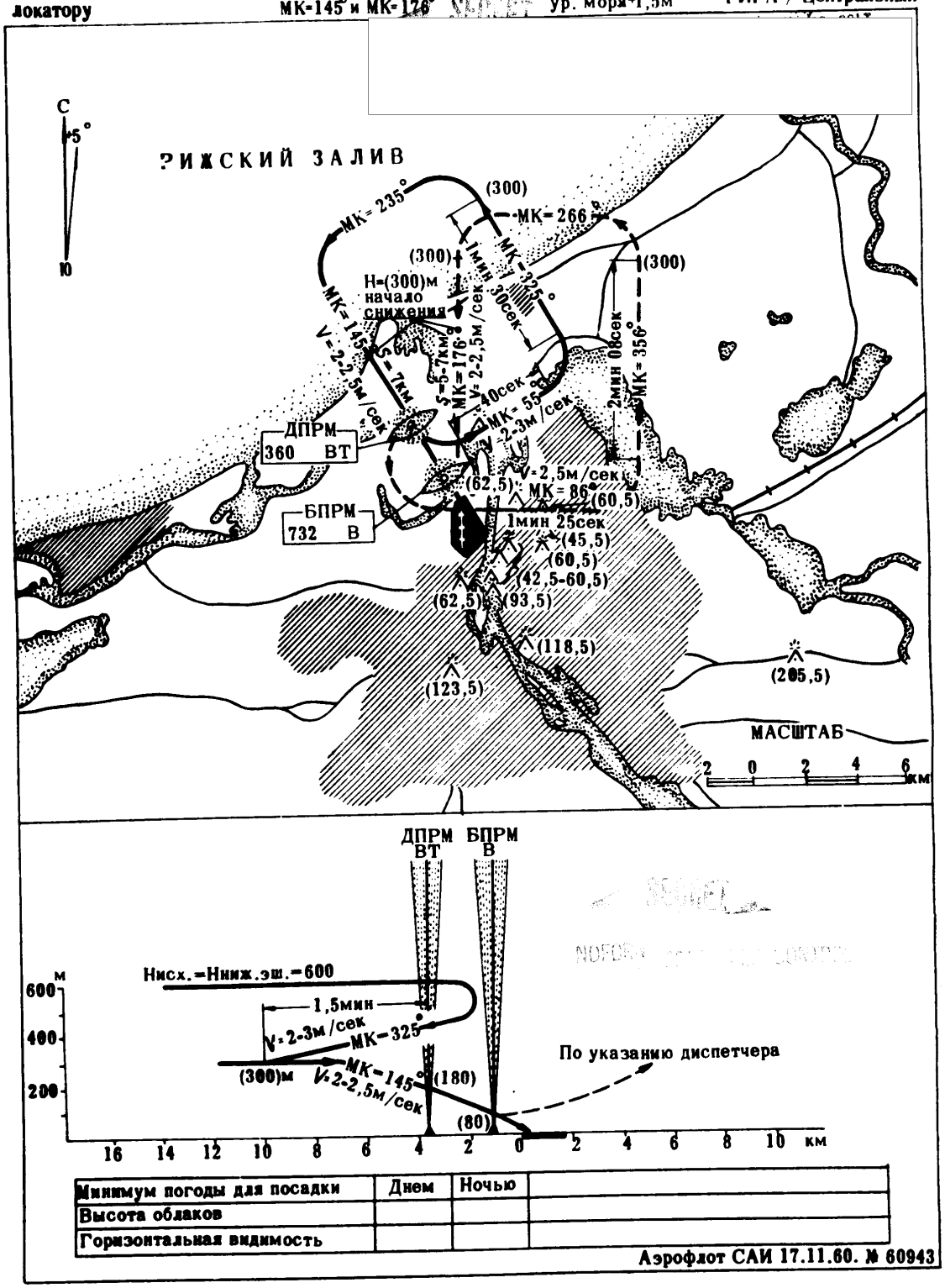
Схема маневра захода на посадку по посадочному локатору

Посадочные МК=145° и МК=176°

Превышение над ур. моря+1,5м

AGA 10-2

РИГА / Центральный



Минимум погоды для посадки	Днем	Ночью	
Высота облаков			
Горизонтальная видимость			

Аэрофлот САИ 17.11.60. № 60943

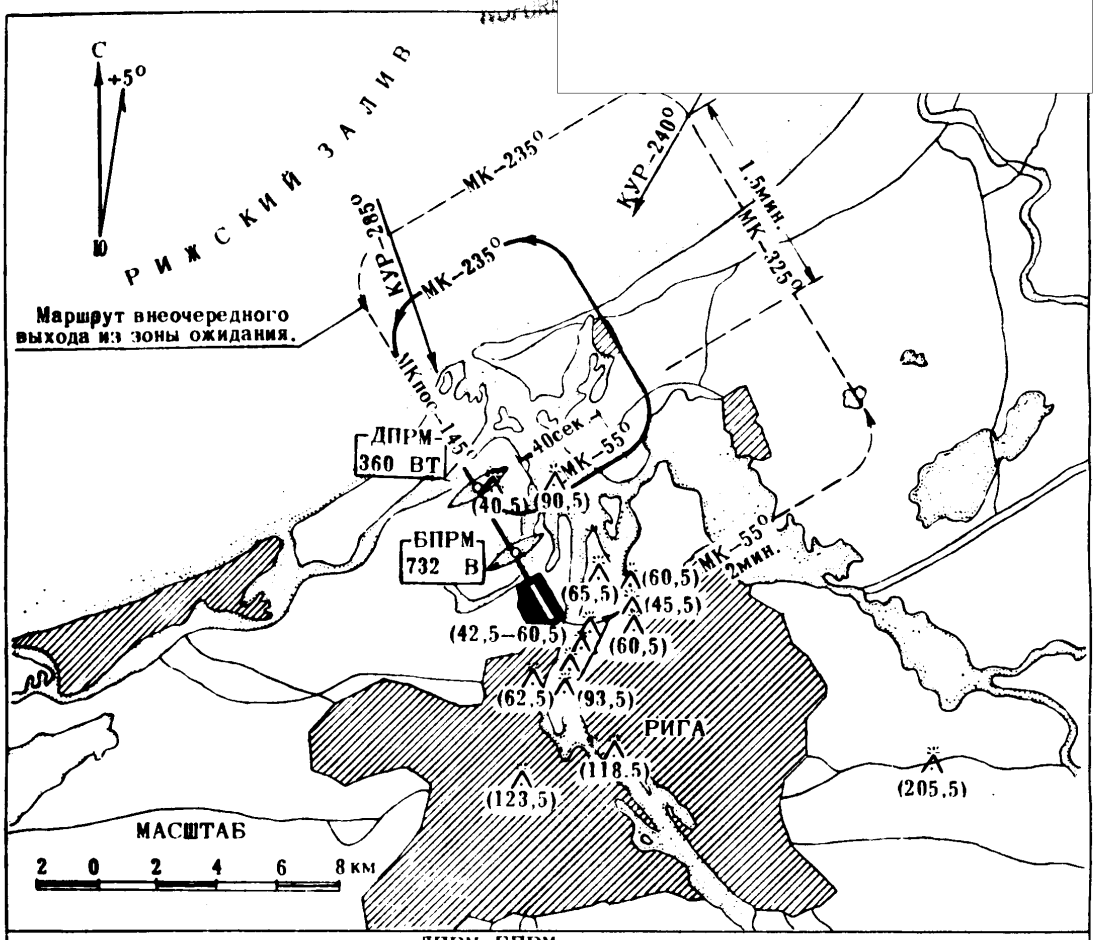
Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

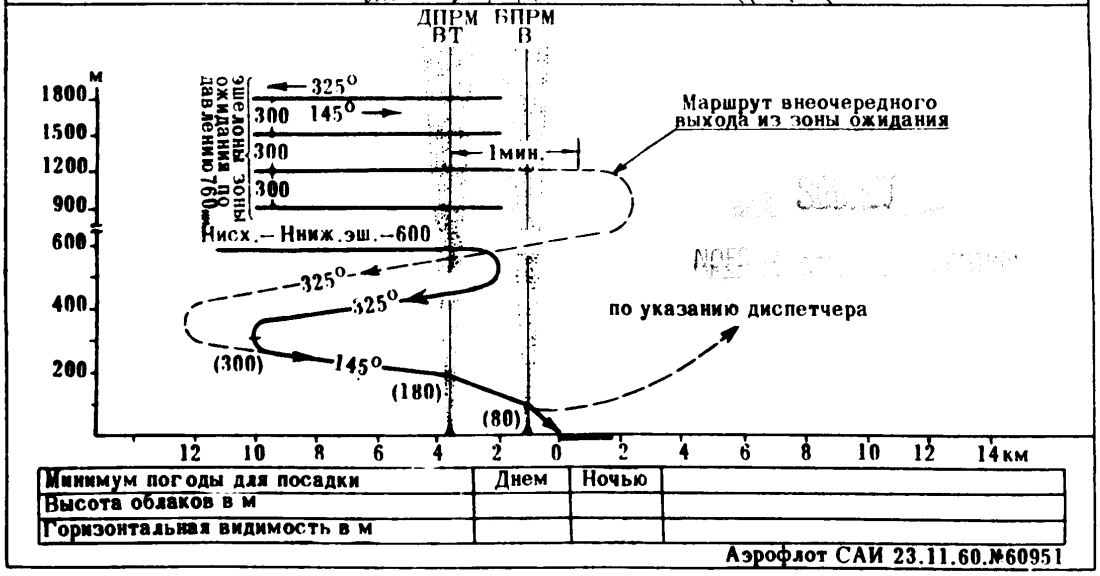
Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Схема маневра захода на посадку по 2–м приводным р/станциям.

Посадочный МК=145°

Превышение над





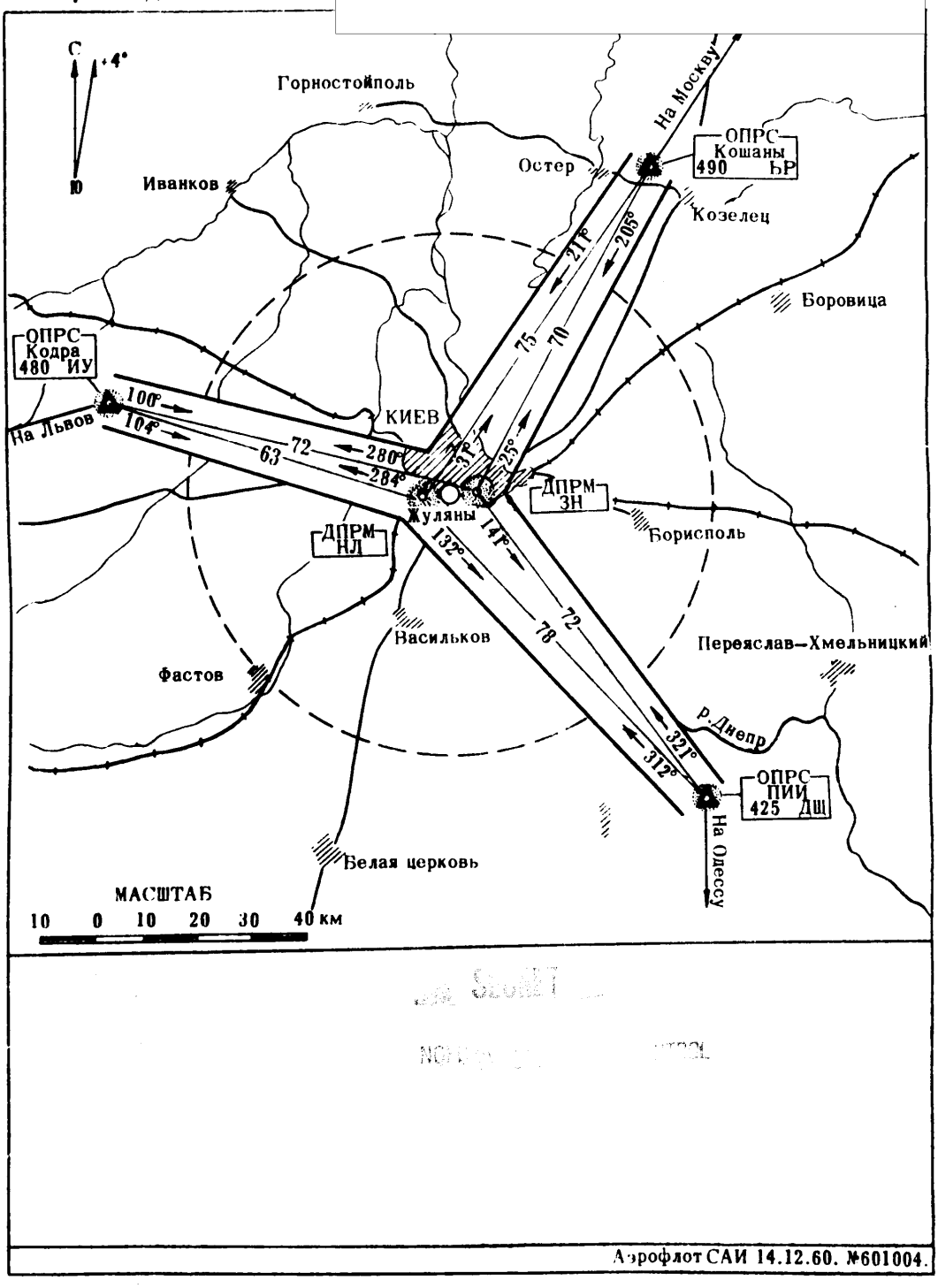
Минимум погоды для посадки	Днем	Ночью	
Высота облаков в м			
Горизонтальная видимость в м			

Аэрофлот САИ 23.11.60.№60951

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Схема входа и выхода в район АДС.



Аэрофлот САИ 14.12.60. №601004.

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

SECRET

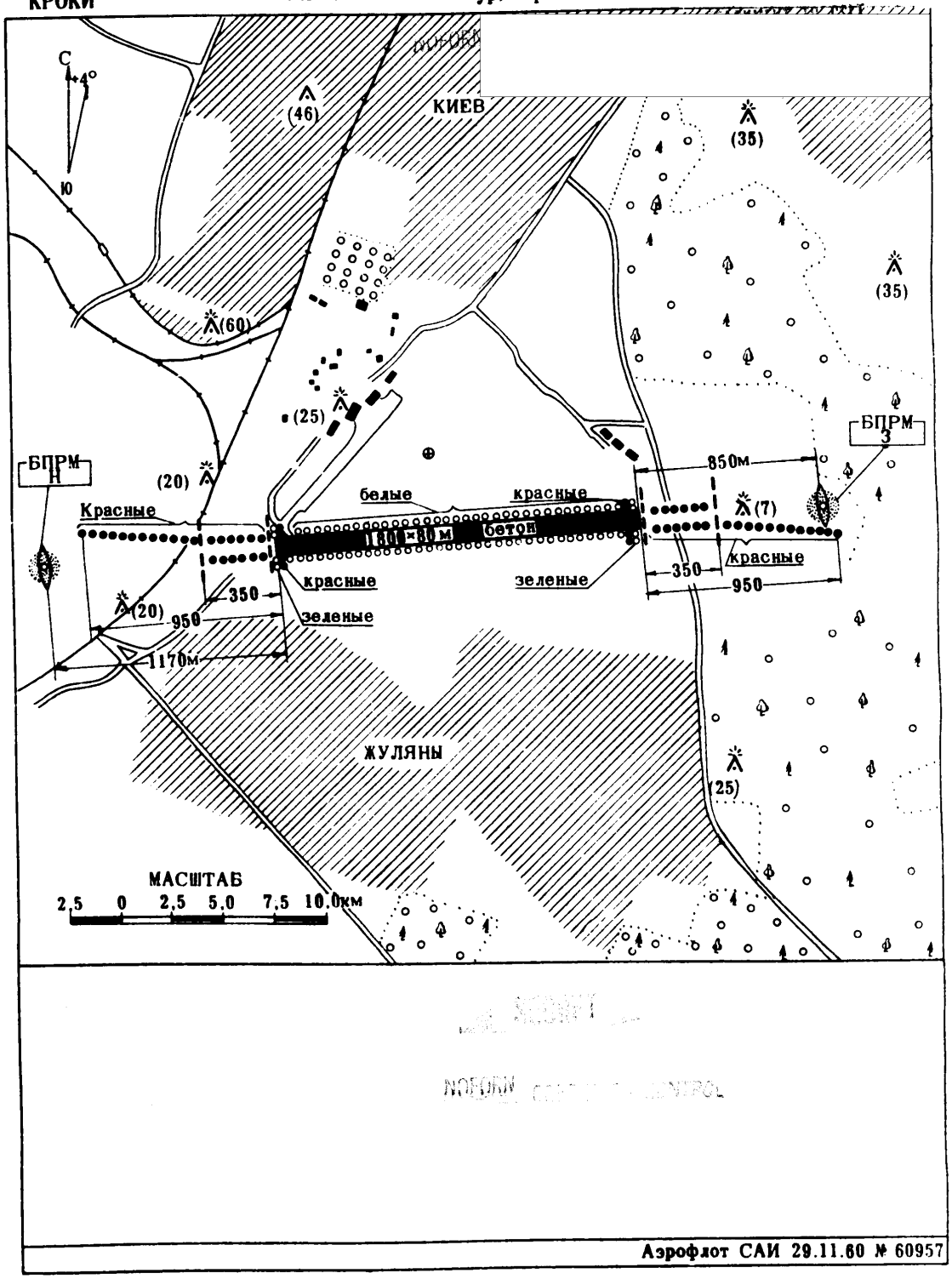
50X1-HUM

КРОКИ

6км юго-западнее г. Киев

Превышение над ур. моря+175м

КИЕВ / Жуляны



Аэрофлот САИ 29.11.60 № 60957

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

50X1-HUM

AGA 11-3

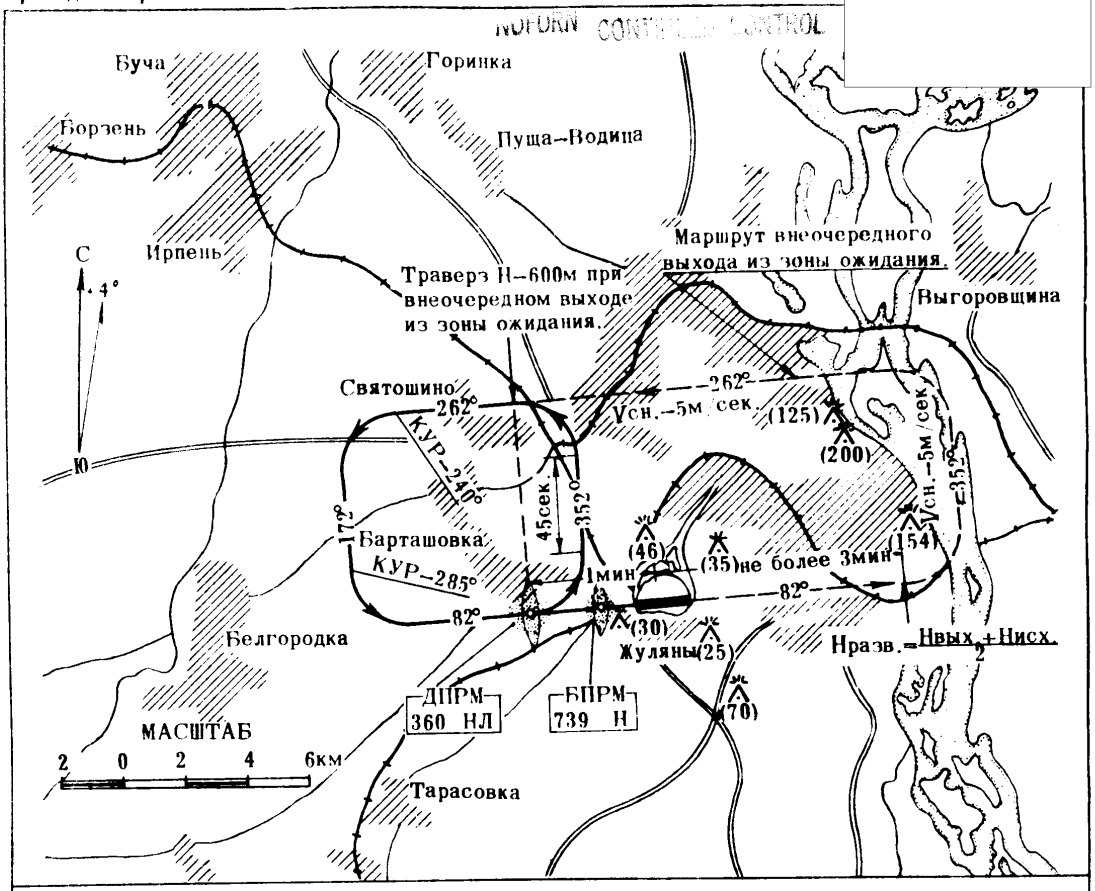
Схема пробивания облаков и захода на посадку по 2-м приводным р'станциям.

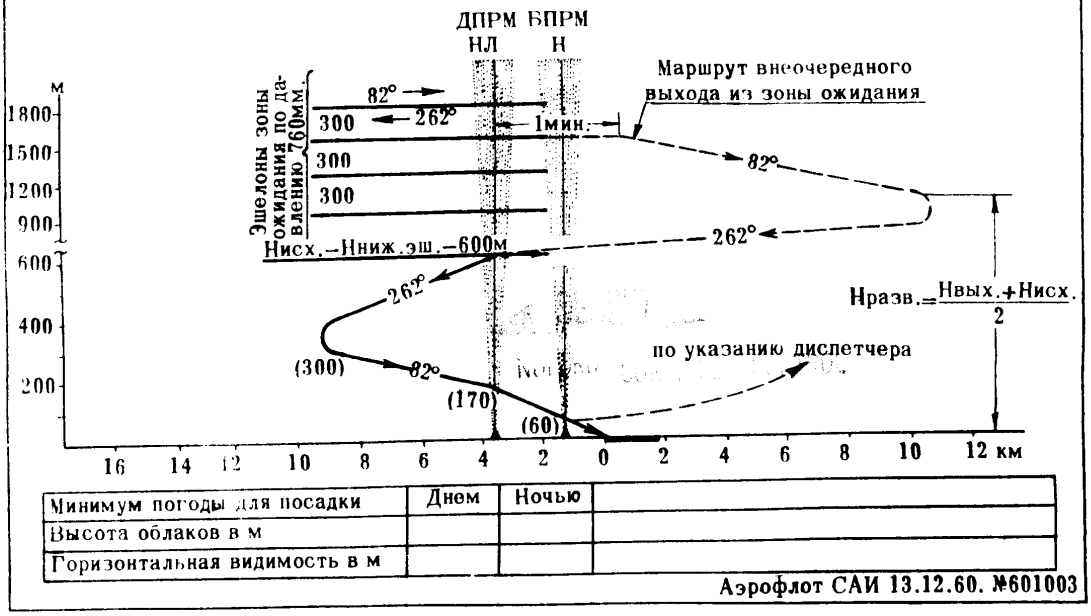
Посадочный МК=82°

Превышение на ур.моря + 175м

SECRET

NORDIN CONTROL





Минимум погоды для посадки	Днем	Ночью	
Высота облаков в м			
Горизонтальная видимость в м			

Аэрофлот САИ 13.12.60. №601003

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

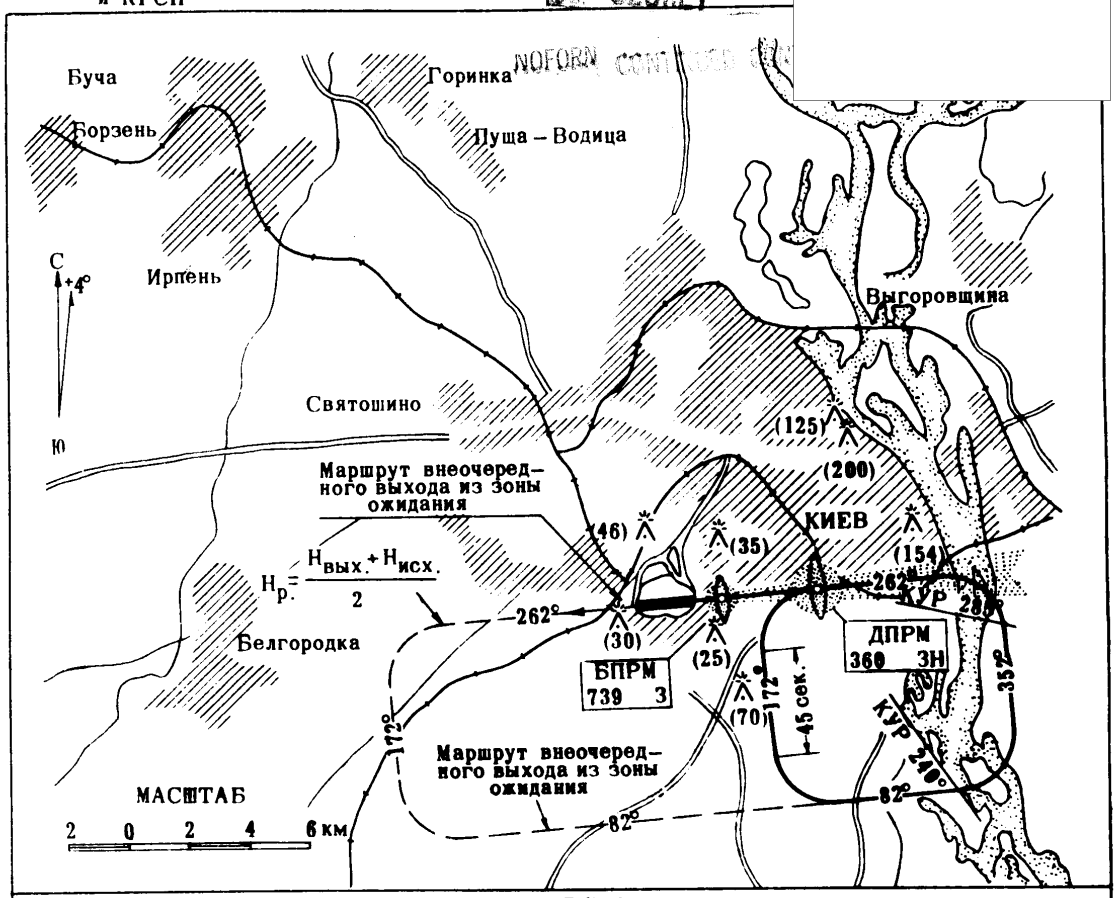
Схема пробивания облаков и захода на посадку по 2-м приводным радиостанциям и КГСП

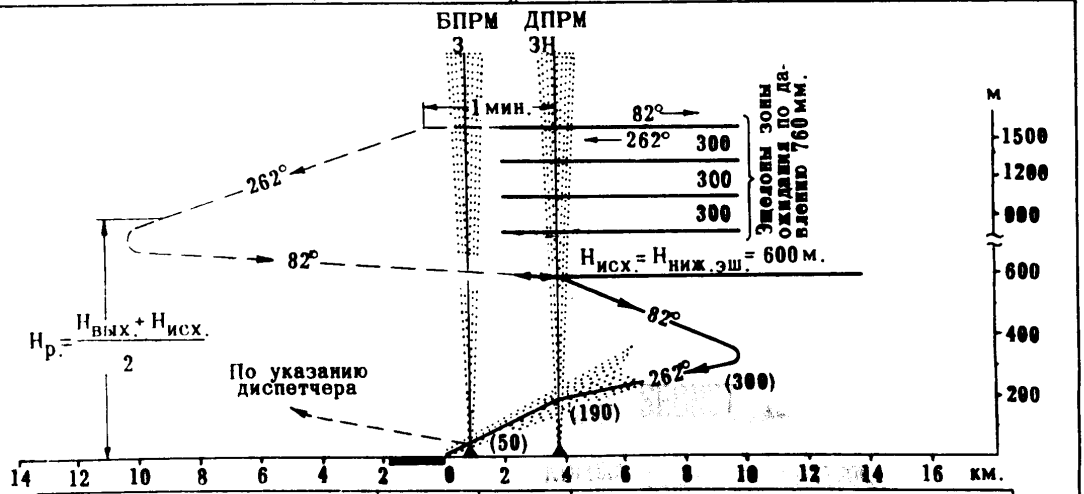
Посадочный МК=262°

Превышение над ур. моря +175 м.

КИЕВ / Жуляны

SECRET





Минимум погоды для посадки	Днем	Ночью	
Высота облаков			
Горизонтальная видимость			

Аэрофлот САИ 14.12.60 № 601005

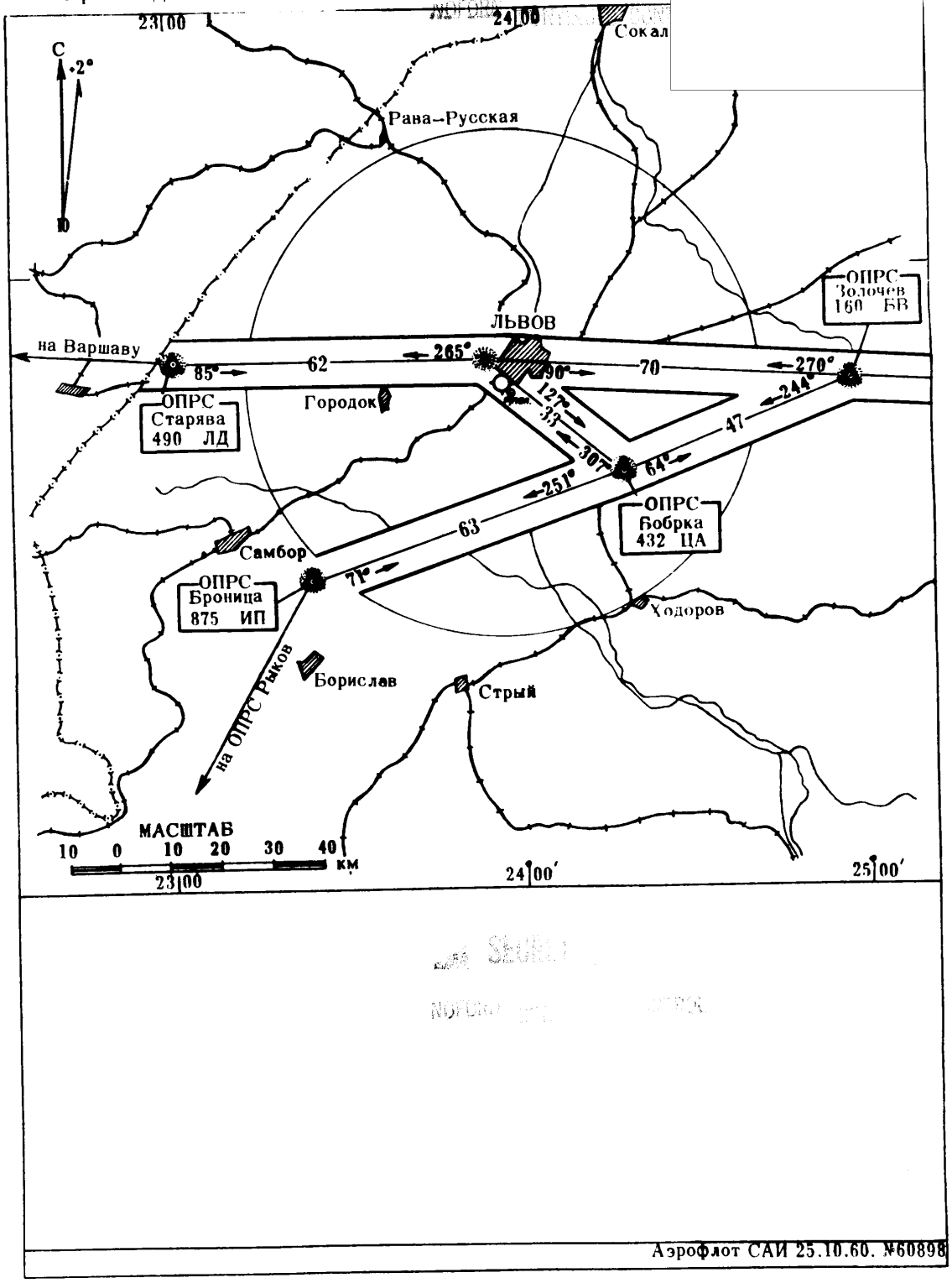
Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

50X1-HUM

AGA 12-1

Схема входа и выхода
в район АДС.



Аэрофлот САИ 25.10.60. №60898

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

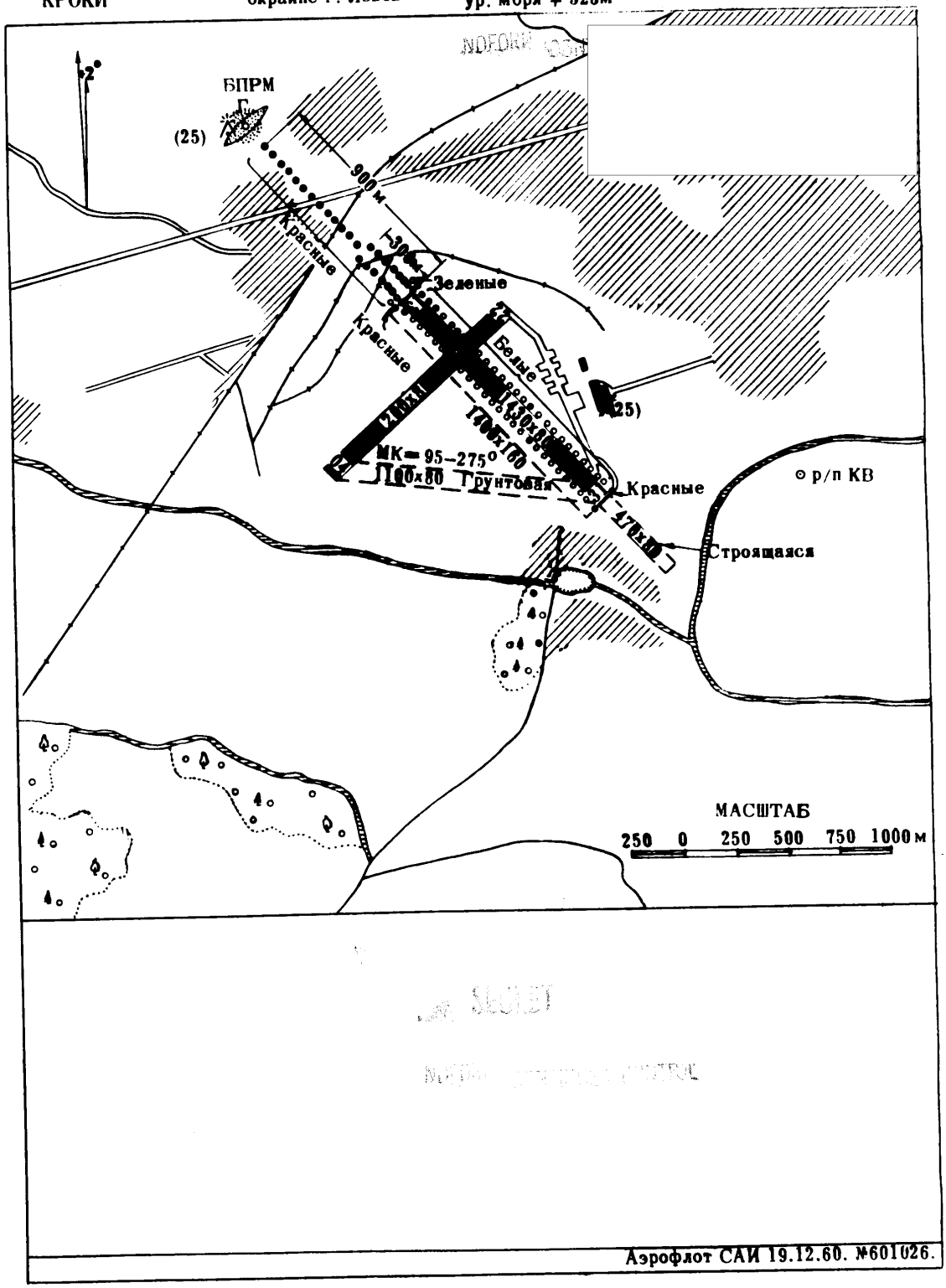
Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

КРОКИ

На юго-западной окраине г. Львов

Превышение над ур. моря + 323м

ЛЬВОВ / Скнилув



Аэрофлот САИ 19.12.60. №601026.

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

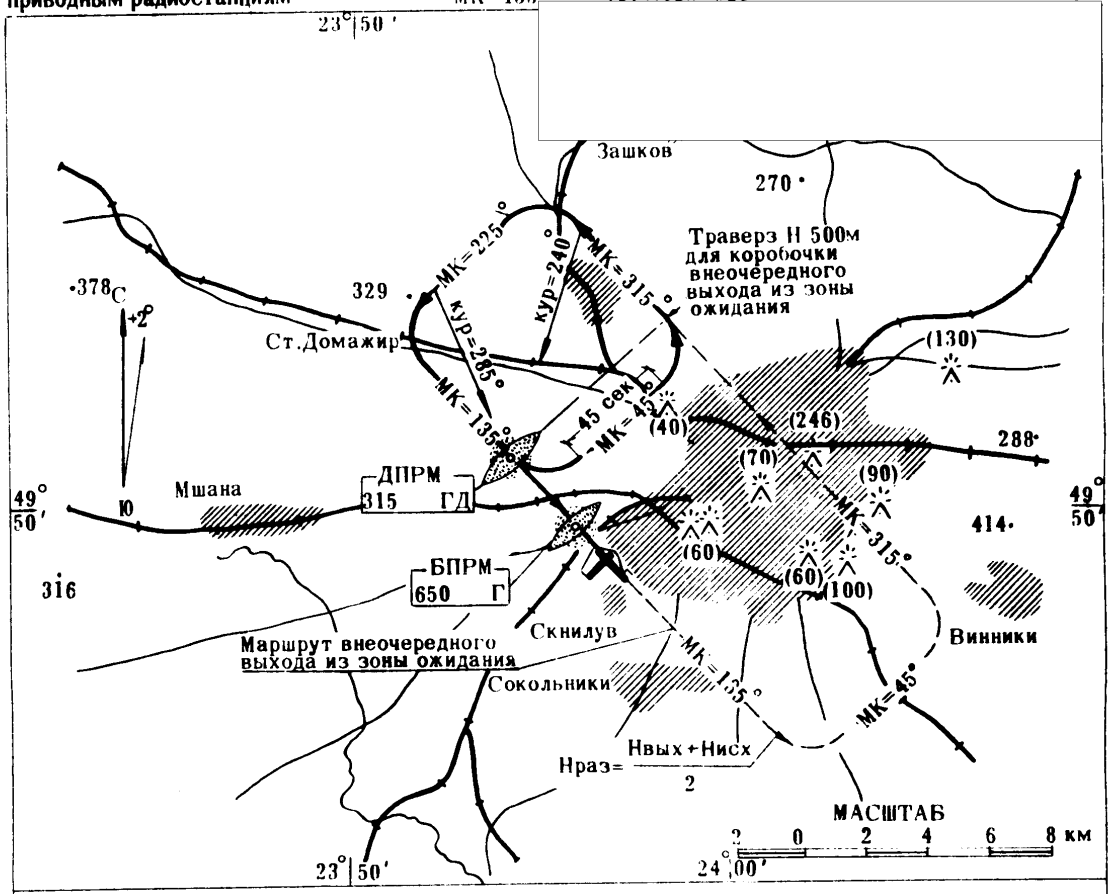
Схема пробивания облаков и захода на посадку по 2-м приводным радиостанциям

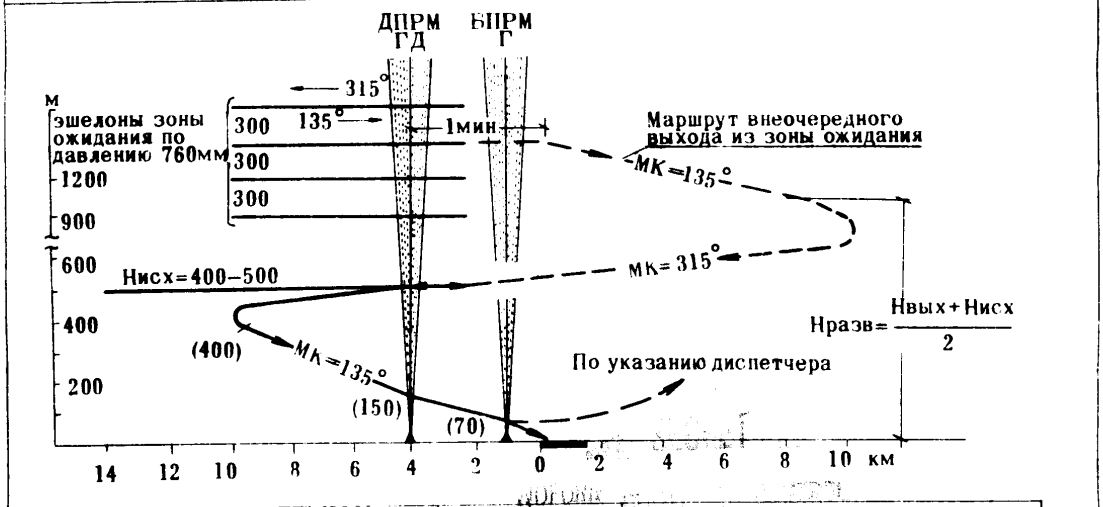
Посадочный МК =135°

Превышение над ур. моря +323м

AGA 12-3

ЛЬВОВ / Скнилув





Минимум погоды для посадки	Днем	Ночью	
Высота облаков			
Горизонтальная видимость			

Аэрофлот САИ 24.11.60. №60952

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

SECRET

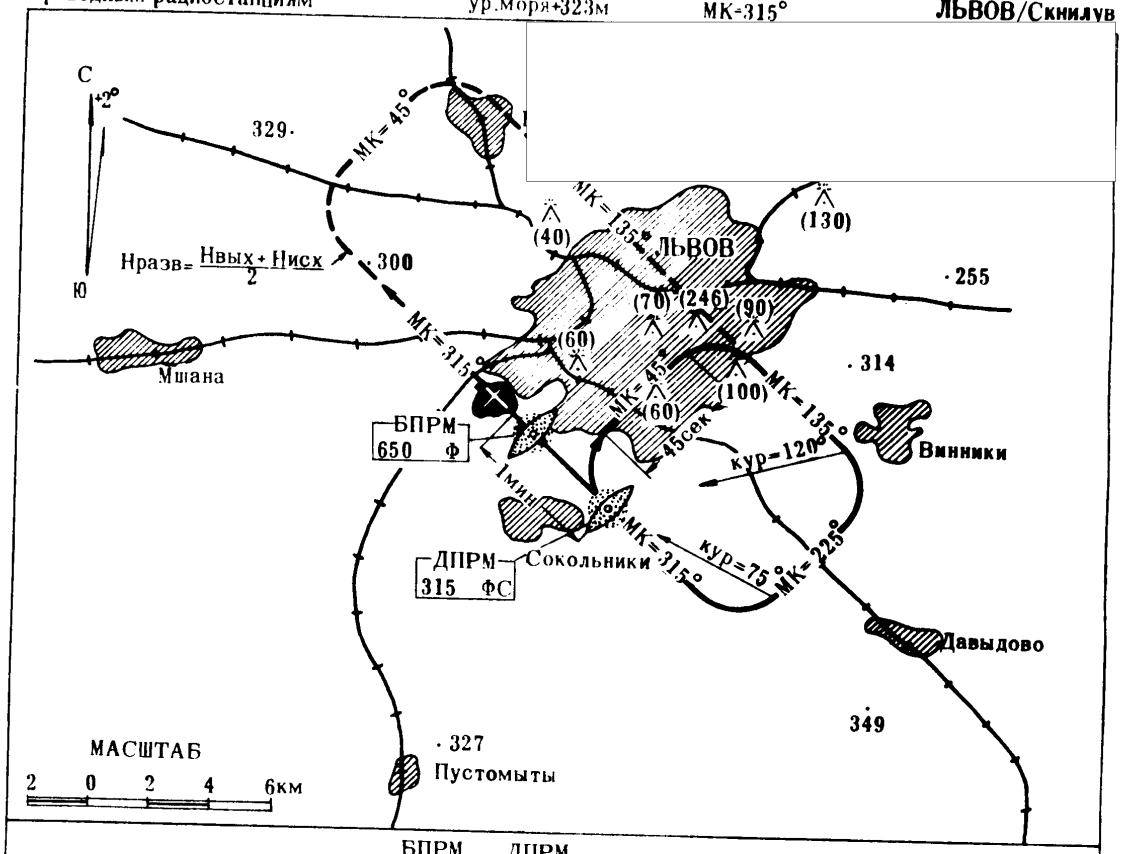
50X1-HUM

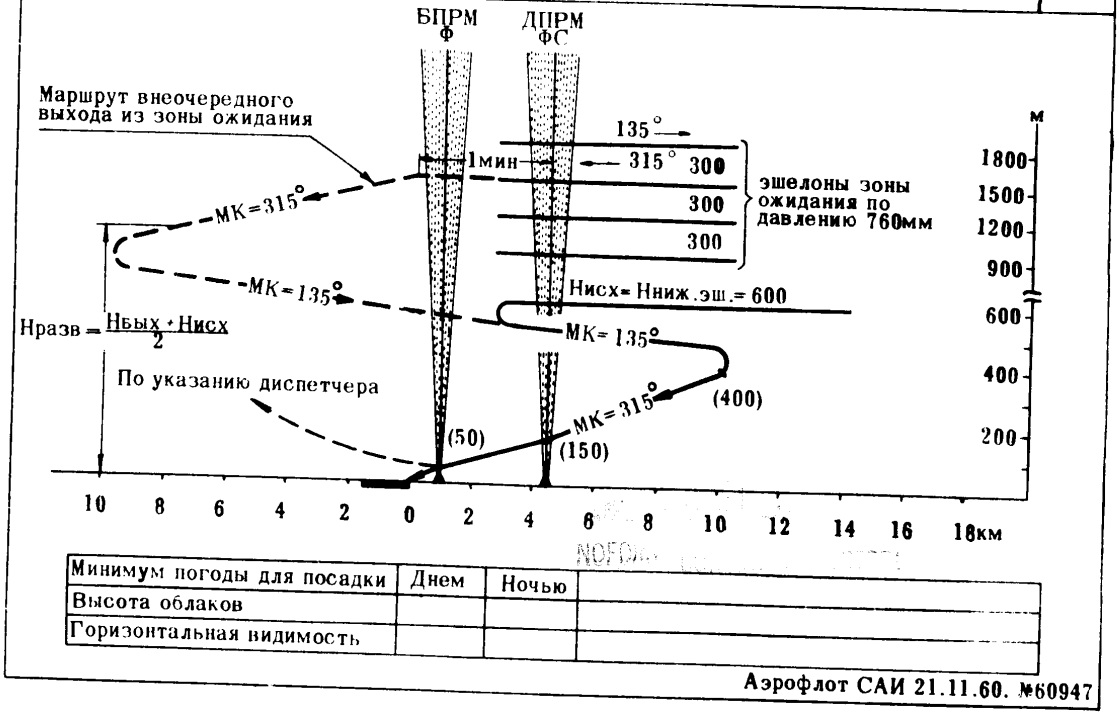
Схема пробивания облаков и захода на посадку по 2-м приводным радиостанциям

Превышение над ур.моря+323м

Посадочный МК-315°

ЛЬВОВ/Скнилув





Минимум погоды для посадки	Днем	Ночью	
Высота облаков			
Горизонтальная видимость			

Аэрофлот САИ 21.11.60. №60947

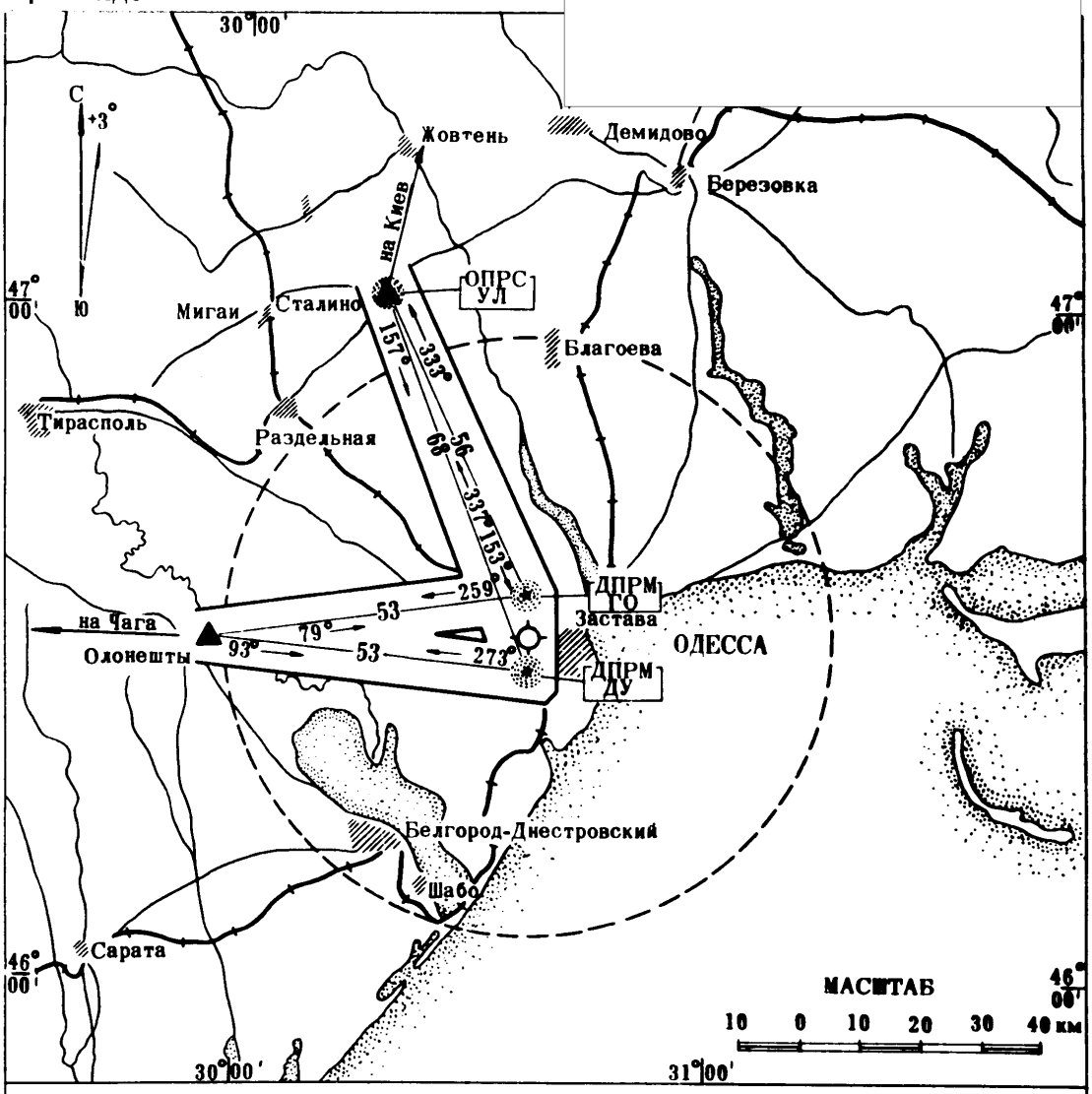
Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

SECRET

AGA 13-1

Схема входа и выхода
в район АДС



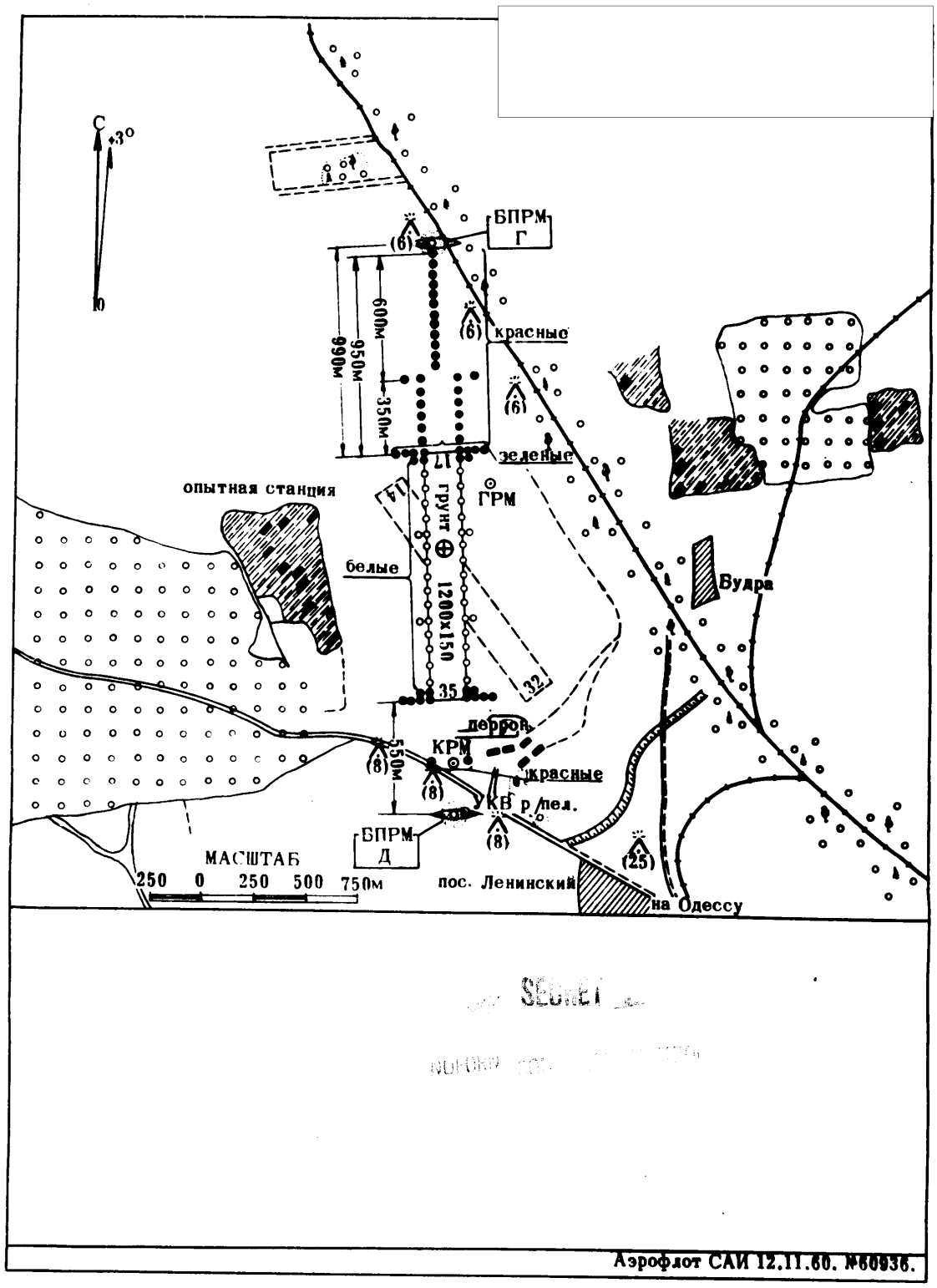
Аэрофлот САИ 10.11.60. №60930

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

SECRET

КРОКИ 9км западнее г. Одесса Превышение над ур. моря + 63м **ОДЕССА/Застава/**



SECRET

Аэрофлот САИ 12.11.60. №60936.

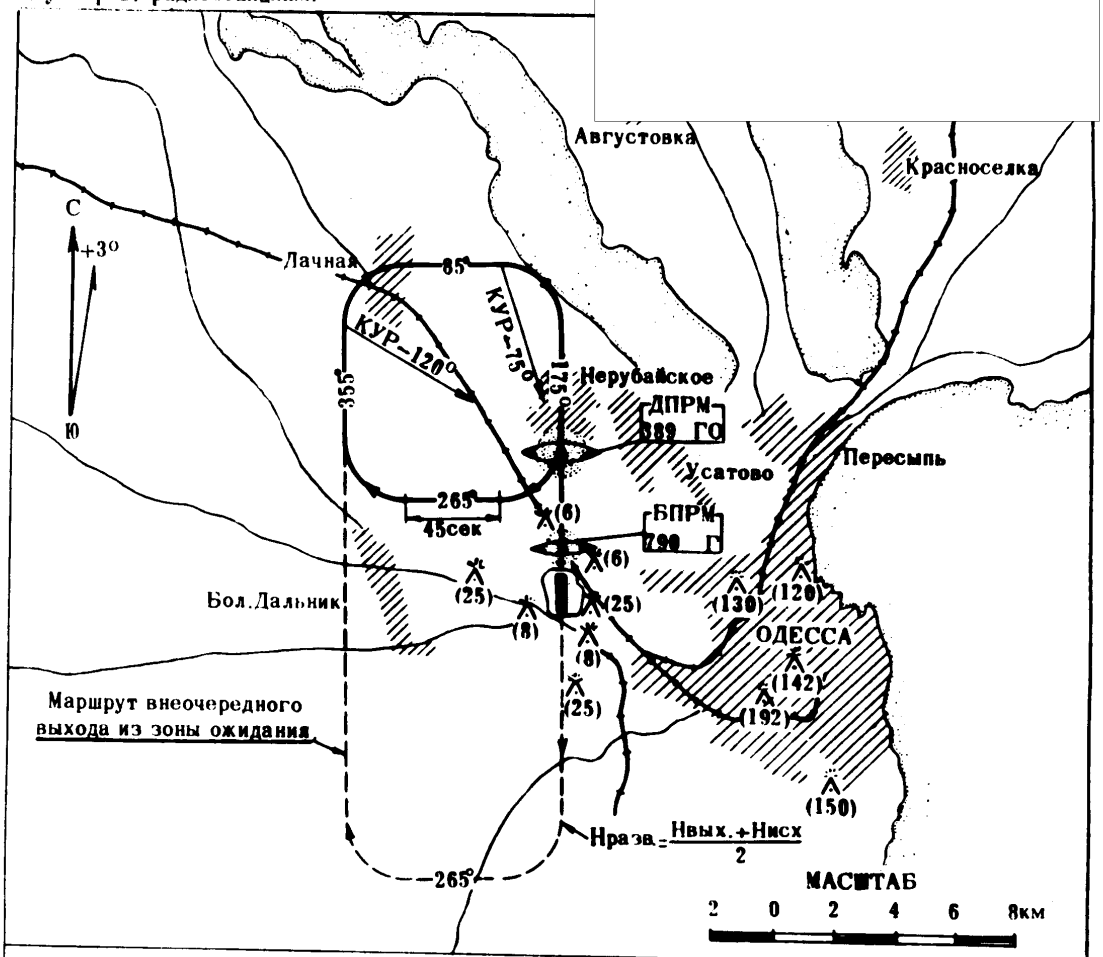
Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

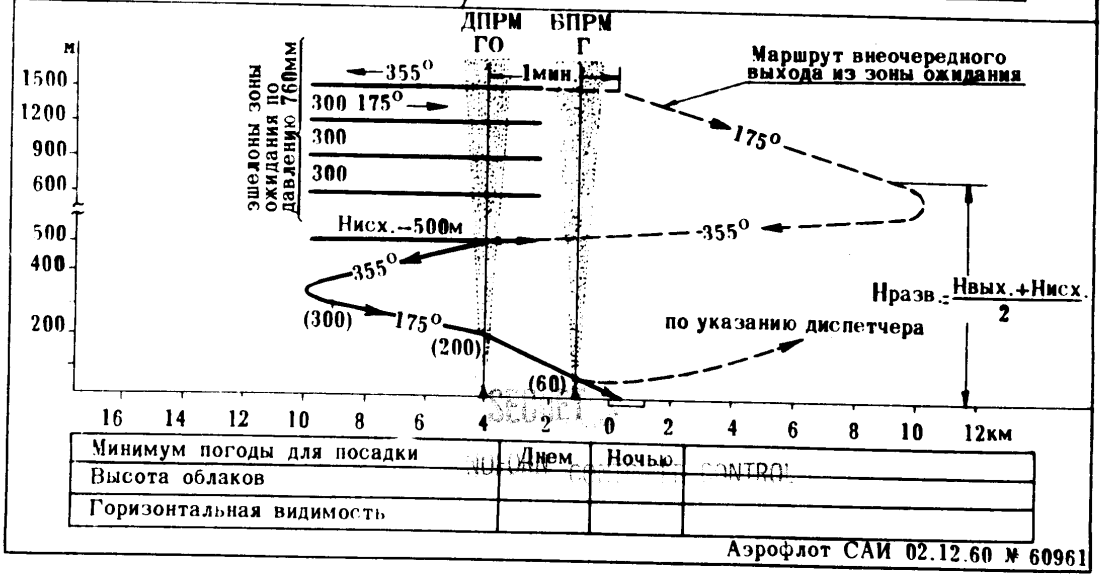
Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1 -HUM

AGA 13-2

Схема пробивания облаков и захода на посадку по двум прив. радиостанциям.

Посадочный МК=175°





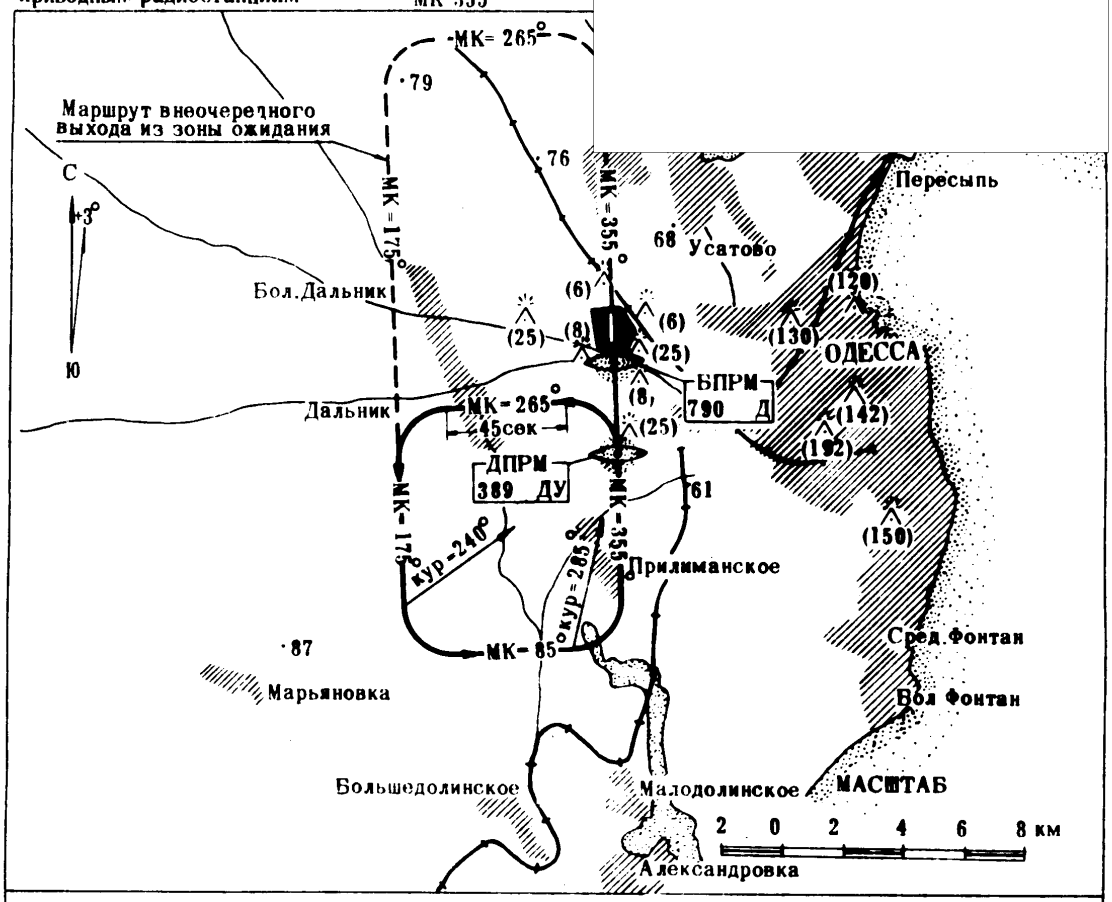
Минимум погоды для посадки	Днем	Ночью
Высота облаков		
Горизонтальная видимость		

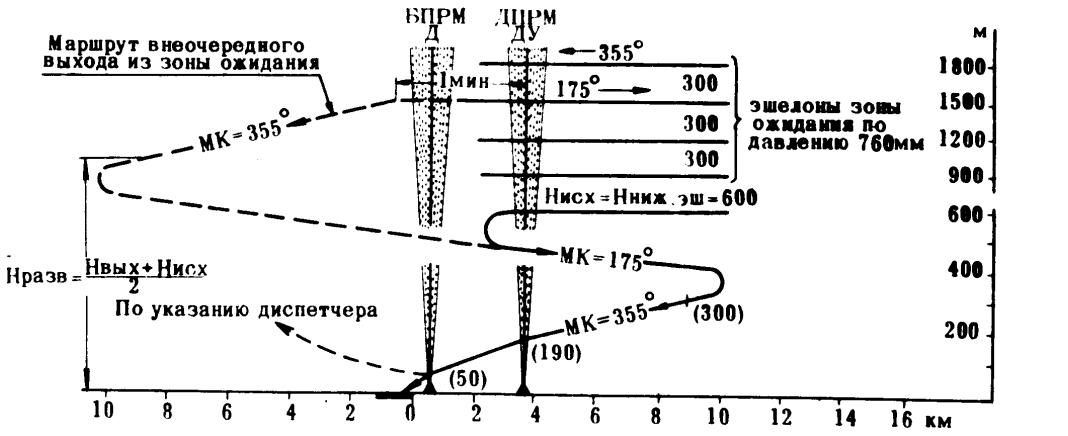
Аэрофлот САИ 02.12.60 № 60961

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1
50X1-HUM

Схема пробивания облаков и захода на посадку по 2-м приводным радиостанциям





Минимум погоды для посадки	Днем	Ночью	
Высота облаков			
Горизонтальная видимость			

NOFORN CONTROLLED CONTROL

Аэрофлот САИ 15.11.60. №60938

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

6 MAI 1961

50X1-HUM

GENERAL DEPARTMENT OF CIVIL AIR FLEET
UNDER THE COUNCIL OF MINISTERS OF USSR

AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE
S.A.I.

Aeronatical Information Guide of USSR /temporary/ — Amendment № 9 January, 1961

Pages to be destroyed	New pages to be inserted
GEN 1-1 30.06.60.	GEN 1-1 04.01.61. 61021
RAC 3-1 25.10.60.	RAC 3-1 04.01.61. 61025
COM 1-7 10.09.60.	COM 1-7 04.01.61. 61023

Insert the following changes:
RAC 5-1 18.10.60, RAC 7-1 10.05.60., COM 1-3 15.12.60. overleaf Klimentievo NDB write down call sign FK instead of call sign RD.
COM 1-6 10.10.60. Opalikha NDB in column 4 write down A1 instead of A2.

NOFORN CONTROL

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

50X1-HUM
Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

ВВЕДЕНИЕ

Настоящий сборник аэронавигационной информации издан, как временный, до издания АИП'а СССР.

В сборник включены необходимые данные для обеспечения полетов по трассам на территории СССР, указанным в сборнике и является единственным официальным документом, которым надлежит пользоваться при осуществлении полетов.

По изменениям и дополнениям к настоящему сборнику аэронавигационной информации, по мере необходимости будут издаваться:

а/ НОТАМы I-го класса,
б/ НОТАМы 2-го класса,
в/ поправки.

Значение, содержание и методы рассылки указанных выше документов по изменению и дополнению данных, включенных в сборник аэронавигационной информации, будут соответствовать правилам, принятым в международной практике.

Аэронавигационной информацией о международных воздушных линиях ГВФ, проходящих по территории СССР, занимается специальная служба Главного Управления Гражданского Воздушного флота при Совете Министров СССР, именуемая "Службой аэронавигационной информации" /САИ/.

Служба аэронавигационной информации /САИ/ издает все необходимые сведения и их изменения, обеспечивающие безопасное самолетовождение по международным воздушным линиям ГВФ и сообщает эти сведения соответствующим иностранным авиационным организациям.

САИ также собирает всю аэронавигационную информацию о международных воздушных линиях от иностранных авиационных организаций и обеспечивает всей этой информацией через штурманские службы аэропортов советские и иностранные экипажи.

Адрес службы аэронавигационной информации:

- Почтовый: г.Москва, Аэрофлот, улица Разина, 9.
- По телеграфу, телетайпу и радиосвязи: САИ БУУУ.
- Телефон: 23-96-43 и 90-12-40 доб.4-32.
- Для НОТАМов I-го класса: БУУУЮН .

INTRODUCTION

The present Aerodromes and Radio/Navigation Information Guide is used temporarily until AIP of the USSR is issued.

This Guide containe all necessary information to provide efficient operation of civil aircraft on airways over the territory of the USSR designated in the Guide.It is the only official document to be used for operating of flights.

Ephemral aeronautical information is promulgated by means of:

a/ NOTAMs Class 1
b/ -"- Class 2
c/ Amendments.

The meaning,contents and means of distribution of above mentioned documents,relating any changes and amendments will be prepared in accordance with the International Standards and Recommended Practises.

For the purpose of aeronautical information on international air-lines within the territory of the USSR a special Service is provided.This is Aeronautical Information Service/SAI/ at the main Department of Civil Air Fleet under the Council of Ministers of the USSR.

The aeronautical information Service/SAI/ comprises distribution of all necessary information and any changes of a permanent Character essential for the safe and efficient operation of civil aircraft on international air-lines of AFL to appropriate foreira organisations of civil aviation.

This Service too receives all aeronautical information on international air-lines from foreign organisations of civil aviation in order to distribute it to the relevant Soviet ATC and foreign crews.

The address of Soviet Aeronautical Service is:

-Postal:Moscow,AFL,Ulitza Rasina 9.

-Telegraph,Telex,Radio Com.:SAI BUUU

-Telephone:23-96-43 and 90-12-40,Ext.4-32

-For NOTAMs Class 1: BUUUYN .

Аэрофлот САИ 04.01.61 № 61021

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

50X1-HUM
Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

П Р А В И Л А

Смены эшелонов в районах полетной информации РИГА - СТОКГОЛЬМ и некоторые указания по пересечению государственной границы С С С Р

P R O C E D U R E S

of flight level changes in FIRs RIGA-STOCKHOLM and some instructions for crossing state border of the USSR.

I. В связи с различными правилами эшелонирования, применяемыми в СССР и Швеции, введены особые правила пересечения границы района полетной информации Рига-Стокгольм, Стокгольм-Рига, согласованные между СССР и Швецией.

2. Граница района полетной информации Рига по Балтийскому морю проходит: 5428с I940в, 555Iс I733в, 5700с I950в, 5900с 2I00в, 5930с 2230в.

3. За I0 минут до расчетного времени пролета границы района полетной информации Рига-Стокгольм самолет должен придерживаться одного из указанных ниже в таблице эшелонов в зависимости от направления полета.

3.I. При полетах С С С Р - Швеция.

Номер эшелона		Метры стандарт
30	-	900
50	-	I500
70	-	2I50
II0	-	3350
I50	-	4550
I90	-	5800
230	-	7000
290	-	8850
370	-	II300

3.2. При полетах Швеция - С С С Р.

По стандартному давлению в метрах: 600, I200, I800, 2400, 3000, 4200, 5400, 8000, I0000, I2000, I4000.

4. Отклонения от правил, указанных в §§ 3.I и 3.2 могут иметь место только после предварительного согласования этого вопроса с соответствующими органами диспетчерской службы и в случае аварии.

5. В соответствии с правилами, установленными в СССР, разрешение на пересечение государственной границы СССР должно быть получено за I50-I00 км до государственной границы.

1. In connection with different procedures of separation used in USSR and Sweden, special procedures agreed between USSR and Sweden, of crossing FIR border Riga-Stockholm, Stockholm-Riga are introduced.

2. FIR border Riga is on the Baltic Sea: 5428n 1940e;5551n 1733e;5700n 1950e;5900n 2100e;5930n 2230e.

3. 10 minutes before estimated time of crossing FIR border Riga-Stockholm, aircraft should fly at one of the flight levels designated in the table below, depending on direction of flight.

3.1. When flying USSR - Sweden.

Flight level		Meters standard
30		900
50	-	1500
70	-	2150
110	-	3350
150	-	4550
190	-	5800
230	-	7000
290	-	8850
370	-	11300

3.2. When flying Sweden - USSR.

According to standard pressure in meters: 600, 1200, 1800, 2400, 3000, 4200, 5400, 8000, 10000, 12000, 14000.

4. Deviations from procedures designated in para 3.1. and 3.2. may be made only after prior coordination with the appropriate ATS-unit and in case of emergency.

5. According to the procedures in force in USSR, clearance to cross the State border shall be obtained when enroute to USSR at a distance of 80-90 NM from this border.

Аэрофлот САИ 04.0I.6I №6I025

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

50X1-HUM

Это разрешение будет запрашиваться на русском языке.

5.1. Правила на случай потери двусторонней связи

Если при полете в СССР потеряна двусторонняя связь и нет возможности получить разрешение на пересечение государственной границы СССР, самолет не должен заходить на территорию СССР, или выходить за пределы территории СССР, а производить полет согласно правилам, действующим на территории СССР и Швеции.

This clearance shall be obtained in the Russian language.

5.1. Communication failure procedures.

If enroute to USSR,a radio failure precludes the reception of a clearance to cross the USSR state border,the aircraft shall not enter USSR territory or proceed outside USSR territory,but comply with the procedures in force on USSR and Sweden territory.

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

I	2	3	4	5	6	7	8	9	I0	II	I2	I3
Рига	ДПРМ LO M	B T W T	A2	360						I45	3,620	от ВПП to RNWY
/продолжение/	БПРМ LI M	B W	A2	732						I45	I,050	от ВПП to RNWY
Riga /cont./												
Рыков Rykov	ОПРС NDB	Ф К F K	AI	642				H24	4857c 2303в			
Рязань Riasan	АДС											
	Командная подхода CTR APP	Рязань-подход Riasan-approach	A3		II8,I		II8,I	п/з O/R				
	Командная посадки TWR	Рязань-старт Riasan-start	A3		II8,I		II8,I	п/з O/R				
	КГСП ILS									064/244		
	КРМ LOC				I09,5							
	ГРМ GP				333,8							
	ДПРМ LO M	A P A R	A2	680						244	4,200	от ВПП to RNW
	БПРМ LI M	A A	A2	329						244	I,035	от ВПП to RNW
	ДПРМ LO M	Л М L M	A2	680						064	4,000	от ВПП to RNW
	БПРМ LI M	Л L	A2	329						064	I,000	от ВПП to RNW
Саврань Savran	Связная A/G	Саврань-контроль Savran-control	A3		I26		I26					
			A3	6684 3I02		6684 3I02		Д. HJ Н. HN				
Свирь Svir	ОПРС NDB	Ф Щ F C	AI	770					5448c 26I8в			
Семеновка Semenovka	ОПРС NDB	Л М L I	AI	435					52I0c 3235в			

Аэрофот САМ 04.01.61 №6107

50X1-HUM

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1

I	2	3	4	5	6	7	8	9	I0	II	I2	I3
Серпухов Serpuhov	ОПРС MDB	Д Р D R	AI	415				Н 24	5455с 3723в			
Старкиа Starieva	ОПРС MDB	Л Д L D	AI	490				п/з O/R				
Сталино Stalino	ОПРС MDB	У Л U L	AI	I082					4702с 30I7в			
Хуст Hust	ОПРС MDB	Н П M P	AI	770				п/з O/R				
Черная Грязь Chernaja Griaz	ОПРС MDB	И П I P	AI	688				H24	5458с 3647в			
Шереметьево Sheremetievo	Связная A/G	Шереметьево - - центр/УДАЕ Sheremetievo - -center/UDAE	A3 и AI	II3I2 6716		II3I2 6716		Д.HJ H24 Н.HN				Основной тип работы A3 ЕМ A3
	АДС											
	Командная подхода CTR APP	Шереметьево-подход Sheremetievo approach	A3		124,5		124,5	к/с				
	Командная посадки TWR	Шереметьево-старт Sheremetievo-start	A3		II3,1		II8,1	к/с				
	Командная рулежки Taxiing	Шереметьево-вокзал Sheremetievo-voksal	A3	4350		4350						
	КГСП ILS									068/248		
	КРМ LOC				I095							
	ГРМ GP				3338							
	ДПРМ LO M	А Д A D	A2	700						248	3,800	от ВПП toRNWY
	БПРМ LI M	А A	A2	338						248	I,I40	от ВПП toRNWY
	ДПРМ LO M	М Р M R	A2	700						068	4,080	от ВПП toRNWY
	БПРМ LI M	М M	A2	338						068	0,954	от ВПП toRNWY

50X1-HUM

Sanitized Copy Approved for Release 2011/03/03 : CIA-RDP80T00246A059200030001-1